



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 19.12.2018 r.
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze w związku
z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii
Europejskiej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Oznacza to, że jeżeli umowa o wystąpieniu¹ nie zostanie ratyfikowana, od dnia 30 marca 2019 r. („data wystąpienia”) całe unijne prawo pierwotne i wtórne przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa. Zjednoczone Królestwo stanie się państwem trzecim.

Międzynarodowy transport lotniczy nie może odbywać się bez wyraźnej zgody zainteresowanych państw; jest to konsekwencją ich pełnej i wyłącznej suwerenności w przestrzeni powietrznej nad ich terytorium. Państwa organizują zazwyczaj transport lotniczy między sobą w drodze dwustronnych umów o komunikacji lotniczej, w których określają szczególne wzajemnie przyznane prawa oraz warunki ich wykonywania. Prawa przewozowe i usługi bezpośrednio związane z korzystaniem z nich są wyraźnie wyłączone z zakresu Układu ogólnego w sprawie handlu usługami².

W Unii swoboda świadczenia wewnątrzunijnych usług lotniczych przez przewoźników lotniczych z państw członkowskich (unijnych przewoźników lotniczych) wynika wyłącznie z 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, które ustanawia również zasady wydawania koncesji tym przewoźnikom.

W przypadku braku odmiennych postanowień w umowie o wystąpieniu przewozy lotnicze między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi przestaną być regulowane wspomnianym rozporządzeniem w momencie wystąpienia. Ponadto niektórzy przewoźnicy lotniczy, z uwagi na posiadanie koncesji wydanej przez Zjednoczone Królestwo, lokalizację głównego miejsca prowadzenia działalności w Zjednoczonym Królestwie, posiadanie większościowego udziału i sprawowanie skutecznej kontroli przez Zjednoczone Królestwo lub jego obywateli, przestaną spełniać warunki określone we wspomnianym rozporządzeniu, aby kwalifikować się jako unijni przewoźnicy lotniczy.

Wynika z tego, że w przypadku braku odmiennych postanowień w umowie o wystąpieniu, od dnia 30 marca 2019 r. nie będzie podstawy prawnej do świadczenia usług lotniczych między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi przez odnośnych przewoźników. W którejkolwiek z opisanych powyżej sytuacji przewoźnicy utraciliby koncesję unijną i w związku z tym przestali mieć prawo do świadczenia wewnątrzunijnych usług lotniczych.

Bezpośrednie usługi transportu lotniczego między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi są prawie całkowicie realizowane przez przewoźników lotniczych ze Zjednoczonego Królestwa i z Unii. W związku z tym utrata przez tych przewoźników lotniczych prawa do świadczenia usług lotniczych między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi spowodowałaby poważne zakłócenia. Większość połączeń lotniczych między Unią a Zjednoczonym Królestwem, o ile nie wszystkie, przestałaby być obsługiwana. Z kolei trasy wewnątrzunijne, które w następstwie wycofania przestałyby

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² Załącznik 1B do Porozumienia z Marrakeszu ustanawiającego Światową Organizację Handlu sporządzonego w Marrakeszu dnia 15 kwietnia 1994 r.

obsługiwać przewoźnicy ze Zjednoczonego Królestwa, nadal byłyby w pełni dostępne dla przewoźników unijnych.

Należy się spodziewać, że w przypadku braku porozumienia konsekwencje dla odpowiednich gospodarek będą poważne, co dokładniej opisano poniżej. Znacząco wzrosłyby czas i koszty podróży lotniczej, gdyż poszukiwano by alternatywnych połączeń, co spowodowałoby presję na infrastrukturę transportu lotniczego tych alternatywnych połączeń, przy jednoczesnym spadku popytu na transport lotniczy. W rezultacie ucierpiałby nie tylko sektor transportu lotniczego, ale także inne sektory gospodarki, w dużym stopniu uzależnione od transportu lotniczego. Wynikające z tego bariery dla handlu utrudniałyby prowadzenie działalności gospodarczej na odległych rynkach, a także lokowanie i przenoszenie przedsiębiorstw. Przerwanie połączeń lotniczych oznaczałoby dla Unii i państw członkowskich utratę strategicznego atutu.

W komunikacie „Przygotowania do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej w dniu 30 marca 2019 r.: „Plan działania awaryjnego”³ z dnia 13 listopada 2018 r., Komisja zapowiedziała zamiar zaproponowania środków zapewniających przewoźnikom lotniczym ze Zjednoczonego Królestwa możliwość przelotu nad terytorium Unii Europejskiej, zatrzymania technicznego (np. uzupełnienia paliwa bez wejścia pasażerów na pokład / opuszczenia pokładu przez pasażerów), jak również lądowania w Unii Europejskiej i lotu z powrotem do Zjednoczonego Królestwa. Środki te będą miały zastosowanie pod warunkiem, że Zjednoczone Królestwo zastosuje wobec przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej środki równoważne.

Celem niniejszego wniosku jest zatem ustanowienie tymczasowych środków regulujących transport lotniczy między Unią a Zjednoczonym Królestwem po jego wystąpieniu z Unii (art. 1). Środki te mają na celu utrzymanie podstawowych połączeń przez krótki okres przejściowy (art. 12).

Proponowane rozporządzenie przewiduje przede wszystkim (art. 3) jednostronne przyznanie przewoźnikom lotniczym ze Zjednoczonego Królestwa praw pierwszej, drugiej, trzeciej i czwartej wolności lotniczej, tak aby mogli oni w dalszym ciągu dokonywać przelotów nad Unią i postojów technicznych na terytorium Unii, jak również obsługiwać bezpośrednie trasy między odpowiednimi terytoriami. Nie wprowadzono rozróżnienia na przewozy pasażerskie i towarowe, ani na regularne i nieregularne usługi. Zgodnie z celem proponowanego rozporządzenia, jakim jest zapewnienie podstawowych połączeń, przepustowość, którą przedsiębiorstwa lotnicze Zjednoczonego Królestwa będą mogły oferować, zamrożono na poziomie sprzed brexitu wyrażonym w liczbie lotów („częstotliwości”). W przypadku przewoźników ze Zjednoczonego Królestwa na potrzeby wykonywania przewozów lotniczych na podstawie tego rozporządzenia nie przewidziano żadnych typowych narzędzi elastyczności operacyjnej (takich jak: porozumienia o współpracy handlowej, leasing statków powietrznych, zmiana statku powietrznego lub tzw. „co-terminalisation”).

Prawa przyznane przewoźnikom ze Zjednoczonego Królestwa podlegają zasadzie wzajemności; w proponowanym rozporządzeniu (art. 4) ustanawia się mechanizm gwarantujący, że prawa przysługujące przewoźnikom z Unii w Zjednoczonym Królestwie będą równoważne prawom przyznanych przewoźnikom brytyjskim na podstawie proponowanego rozporządzenia. W przeciwnym przypadku Komisja będzie uprawniona do przyjęcia w drodze aktów wykonawczych, niezbędnych środków służących naprawie sytuacji, w tym do ograniczenia lub cofnięcia zezwoleń eksploatacyjnych brytyjskich przewoźników lotniczych.

³ COM(2018) 880 final.

Ocenę poziomu równoważności i przyjęcie przez Komisję środków naprawczych powiązano nie tylko ze ścisłą i formalną równoważnością obu porządków prawnych, gdyż między poszczególnymi rynkami istnieją wyraźne różnice oraz, aby uniknąć mechanicznego kopiowania rozwiązań, które mogłoby w ostatecznym rozrachunku okazać się sprzeczne z interesem Unii.

Proponowane rozporządzenie, mimo że jego celem jest tymczasowe zapewnienie podstawowych połączeń, ustanawia elastyczny mechanizm zapewniający unijnym przewoźnikom lotniczym uczciwe i równe szanse konkurowania z brytyjskimi przewoźnikami z chwilą, gdy Zjednoczone Królestwo przestanie być związane prawem Unii, podobnie jak Unia dąży do tego poprzez wszystkie umowy o komunikacji lotniczej. Utrzymanie równych warunków działania wymaga, aby nawet po wystąpieniu Zjednoczone Królestwo nadal stosowało wystarczająco wysokie standardy w dziedzinie transportu lotniczego w odniesieniu do: uczciwej konkurencji, w tym regulacji karteli, nadużywania pozycji dominującej i łączenia przedsiębiorstw; zakazu wypłacania nieuzasadnionych dotacji rządowych; ochrony pracowników; ochrony środowiska; bezpieczeństwa i ochrony. Należy ponadto zagwarantować, aby unijni przewoźnicy nie byli dyskryminowani w Zjednoczonym Królestwie, ani *de iure*, ani *de facto*. W związku z tym proponowane rozporządzenie nakłada na Komisję (art. 5) zadanie monitorowania warunków konkurencji między przewoźnikami lotniczymi z Unii i ze Zjednoczonego Królestwa oraz upoważnia ją do przyjmowania, w drodze aktów wykonawczych, niezbędnych środków zapewniających stałe spełnienie tych warunków.

Niezbędne procedury ustanawia się w taki sposób, aby umożliwić państwom członkowskim sprawdzanie, czy przewoźnicy lotniczy, statki powietrzne i załogi latające na terytoriach podlegających niniejszemu rozporządzeniu posiadają koncesję wydaną lub poświadczoną przez Zjednoczone Królestwo zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, czy przestrzegane są wszystkie odpowiednie przepisy krajowe i unijne oraz czy nie nadużywa się nadanych praw (art. 6–9).

Przewidziano jednoznaczny przepis, przypominający, że państwa członkowskie nie mogą negocjować ani zawierać żadnych dwustronnych umów o komunikacji lotniczej ze Zjednoczonym Królestwem w kwestiach wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia, ani nie mogą w inny sposób przyznawać przewoźnikom brytyjskim jakichkolwiek innych praw w związku z transportem lotniczym, niż przewidziane w niniejszym rozporządzeniu (art. 3). Niemniej odpowiednie właściwe organy będą oczywiście mogły współpracować w zakresie niezbędnym do prawidłowego wykonania rozporządzenia (art. 10), tak aby zakłócenia w zarządzaniu przewozami lotniczymi wykonywanymi pod ich egidą po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa były jak najmniejsze.

W dniu 13 grudnia 2018 r. Rada Europejska (art. 50) ponowiła apel o intensyfikację na wszystkich szczeblach prac przygotowawczych dotyczących skutków wystąpienia Zjednoczonego Królestwa, z uwzględnieniem wszystkich możliwych scenariuszy. Niniejszy akt prawny stanowi część pakietu środków, które Komisja przyjmuje w odpowiedzi na to wezwanie.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Proponowane rozporządzenie ma stanowić *lex specialis*, które ograniczy niektóre skutki spowodowane tym, że rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 nie będzie już miało zastosowania do transportu lotniczego między Zjednoczonym Królestwem a pozostałymi państwami członkowskimi od dnia wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE, a także zaistniałe w przypadku braku umowy o wystąpieniu. Proponowane warunki ograniczają się do

elementów niezbędnych do uniknięcia niewspółmiernych zakłóceń w tym zakresie. Mają one obowiązywać tylko przez określony czas. Niniejszy wniosek jest zatem w pełni spójny z obowiązującym prawodawstwem, a w szczególności z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek stanowi uzupełnienie unijnego rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Chociaż w niektórych obszarach (np. zezwolenia eksploatacyjne) przestrzegano podejścia stosowanego w unijnych umowach o transporcie lotniczym z państwami trzecimi, szczególny cel i kontekst niniejszego rozporządzenia, a także jego jednostronny charakter, wymagają bardziej restrykcyjnego podejścia do przyznawania praw, a także ustanowienia przepisów szczegółowych służących zachowaniu równości praw i równych warunków działania.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną jest art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Akt, którego dotyczy wniosek, uzupełniłby unijne rozporządzenie (WE) nr 1008/2008, aby zapewnić podstawowe połączenia, mimo że rozporządzenie to nie będzie już miało zastosowania w odniesieniu do przedmiotowych operacji transportowych. Połączenia te byłyby zapewnione w równym stopniu w odniesieniu do ruchu z i do wszystkich punktów w Unii, co pozwoliłoby uniknąć zakłóceń na rynku wewnętrznym. Podjęcie działania na poziomie Unii jest zatem niezbędne, a podobnych wyników nie można osiągnąć poprzez działanie na szczeblu państw członkowskich.

- **Proporcjonalność**

Rozporządzenie, którego dotyczy wniosek, uznaje się za proporcjonalne, ponieważ pozwoli ono uniknąć niewspółmiernych zakłóceń w sposób, który zapewni jednocześnie przewoźnikom unijnym równe warunki konkurencji. Niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co konieczne do osiągnięcia tego celu. Dotyczy to w szczególności warunków, na podstawie których przyznano odpowiednie prawa, obejmujących między innymi potrzebę przyznania przez Zjednoczone Królestwo równoważnych praw oraz potrzebę uczciwej konkurencji i czasowego ograniczenia obowiązywania tego systemu.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ przedmiotowy akt reguluje kwestie ściśle związane z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 i ma – podobnie jak to rozporządzenie – zapewnić pełną harmonizację warunków konkurencji, powinien mieć formę rozporządzenia. Forma ta stanowi również najlepszą odpowiedź na pilny charakter sytuacji/kontekst, ponieważ czas dostępny przed wystąpieniem (bez zawarcia umowy o wystąpieniu) jest zbyt krótki, aby dokonać transpozycji przepisów zawartych w dyrektywie.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Nie mają zastosowania ze względu na wyjątkowy, tymczasowy i jednorazowy charakter zdarzenia powodującego konieczność powstania niniejszego wniosku, które nie ma związku z celami obowiązującego prawodawstwa.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Różne zainteresowane strony z branży lotniczej i przedstawiciele państw członkowskich analizowali wyzwania wynikające z wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE oraz możliwe rozwiązania.

Tematem przewijającym się w zaprezentowanych opiniach była potrzeba interwencji regulacyjnej w celu utrzymania pewnego stopnia połączeń lotniczych. Jeżeli chodzi o prawa przewozowe, zainteresowane strony nie są w stanie przyjąć własnych środków awaryjnych, aby ograniczyć szkodliwy wpływ ewentualnego braku umowy o wystąpieniu. Przedstawiciele co najmniej sześciu przewoźników lotniczych i grup przewoźników lotniczych i portów lotniczych (za pośrednictwem Międzynarodowej Rady Portów Lotniczych Europy) wyrazili pogląd, że w odniesieniu do brytyjskich przewoźników lotniczych należy utrzymać *status quo*, tj. taki sam poziom dostępu do rynku, jak przed wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa. Inne zainteresowane strony (głównie przedstawiciele przewoźników lotniczych z UE-27) podkreśliły jednak, że aby zapewnić równe warunki działania na rynku w przypadku braku pełnego dostosowania przepisów, nie należy utrzymywać *status quo*. W dniu 12 czerwca 2018 r. Komisja zorganizowała warsztaty dla UE-27 w sprawie gotowości, podczas których eksperci z zakresu lotnictwa cywilnego z państw członkowskich podkreślili w szczególności potrzebę przyjęcia na szczeblu UE środków awaryjnych, aby zapewnić podstawowe połączenia lotnicze między UE-27 a Zjednoczonym Królestwem w przypadku braku umowy o wystąpieniu.

Uwagi te zostały należycie uwzględnione podczas przygotowywania niniejszego wniosku.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Odpowiednie zainteresowane strony przekazały Komisji oceny skutków wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE dla sektora transportu lotniczego w kilku formach. Z przeprowadzonych ocen wynika, że brak ruchu lotniczego między UE-27 a Zjednoczonym Królestwem spowodowałby znaczące zakłócenia w UE-27. Połączenia lotnicze odgrywają ważną rolę w gospodarce. Lotnictwo nie tylko ułatwia mobilność, jest ono też silnym motorem handlu, wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Bezpośredni wkład lotnictwa w PKB UE wynosi 110 mld EUR, natomiast w wyniku efektu mnożnikowego⁴ całkowity wpływ z uwzględnieniem turystyki wynosi 510 mld EUR. W 2016 r. pasażerowie podróżujący między UE-27 a Zjednoczonym Królestwem stanowili 16 % całego ruchu wewnątrz UE, chociaż liczba ta znacznie się różniła w odniesieniu do poszczególnych państw członkowskich UE, przekraczając czasem 25 %. Ponadto w 2017 r. koncesjonowani przewoźnicy lotniczy ze Zjednoczonego Królestwa zrealizowali 19,3 % wewnątrzunijnego transportu lotniczego, a przewoźnicy lotniczy z państw UE-27 44,7 % ruchu między UE-27 a Zjednoczonym Królestwem. Alternatywne rozwiązania w zakresie transportu są dostępne, zwłaszcza

⁴ Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report (Badanie dotyczące warunków zatrudnienia i pracy w transporcie lotniczym i portach lotniczych: sprawozdanie końcowe), 2015 r.

w ramach połączeń kolejowych i morskich, ale tylko dla niewielkiej liczby państw, takich jak Belgia, Francja i Irlandia. Dla innych państw, położonych dalej na wschodzie i na południu Unii czas podróży transportem drogowym i kolejowym powoduje, że nie mogą one zastąpić transportu lotniczego. W związku z tym należy ograniczyć znaczący negatywny wpływ na gospodarkę i obywateli UE-27, jaki miałyby całkowite zerwanie połączeń lotniczych.

- **Ocena skutków**

Ocena skutków nie jest konieczna ze względu na wyjątkowy charakter sytuacji i ograniczone potrzeby w okresie, w którym wdrażana będzie zmiana statusu Zjednoczonego Królestwa. Nie znaleziono żadnych znacząco innych ani różniących się formalnie wariantów strategicznych oprócz proponowanego.

- **Prawa podstawowe**

Niniejszy wniosek nie ma wpływu na ochronę praw podstawowych.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie dotyczy.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁵,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁶,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo przekazało notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po notyfikacji, czyli od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmą jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008⁷ określono warunki przyznawania przewoźnikom lotniczym koncesji unijnej oraz ustanowiono swobodę świadczenia wewnątrzunijnych przewozów lotniczych.
- (3) W przypadku braku przepisów szczególnych, wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii skutkowałoby wygaśnięciem wszelkich praw i obowiązków wynikających z prawa Unii w odniesieniu do dostępu do rynku, ustanowionych w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008, w zakresie, w jakim dotyczą one stosunków między Zjednoczonym Królestwem a pozostałymi 27 państwami członkowskimi.
- (4) Należy zatem ustanowić zestaw tymczasowych środków umożliwiających przewoźnikom posiadającym koncesję w Zjednoczonym Królestwie świadczenie usług transportu lotniczego między terytorium tego ostatniego a pozostałymi 27 państwami

⁵ Dz.U. C z , s. .

⁶ Dz.U. C z [...], s. .

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona) (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

członkowskimi. Aby zapewnić odpowiednią równowagę między Zjednoczonym Królestwem a pozostałymi państwami członkowskimi, przyznane w tym trybie prawa powinny być uzależnione od przyznania równoważnych praw przez Zjednoczone Królestwo przewoźnikom posiadającym koncesje wydane w Unii Europejskiej i podlegać pewnym warunkom, zapewniającym uczciwą konkurencję.

- (5) Aby odzwierciedlić jego tymczasowy charakter, stosowanie niniejszego rozporządzenia należy ograniczyć do krótkiego okresu, bez uszczerbku dla ewentualnych negocjacji i wejścia w życie przyszłej umowy dotyczącej świadczenia usług lotniczych między Unią a Zjednoczonym Królestwem.
- (6) Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjęcia środków gwarantujących wyważony stopień wzajemności w jednostronnym przyznawaniu przez Unię i Zjednoczone Królestwo praw przewoźnikom lotniczym drugiej strony i stworzenia unijnym przewoźnikom lotniczym możliwości konkurowania z przewoźnikami Zjednoczonego Królestwa w zakresie świadczenia usług lotniczych na sprawiedliwych warunkach. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁸.
- (7) Zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej Unia może podjąć działania, ponieważ państwa członkowskie nie mogą w sposób wystarczający osiągnąć celu niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienia tymczasowych środków regulujących transport lotniczy między Unią a Zjednoczonym Królestwem w przypadku braku umowy o wystąpieniu, natomiast ze względu na jego zakres i skutki można go skuteczniej osiągnąć na poziomie Unii. Zgodnie z zasadą proporcjonalności – określoną we wspomnianym artykule – niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (8) Przepisy niniejszego rozporządzenia powinny wejść w życie w trybie pilnym i mieć zasadniczo zastosowanie od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, chyba że przed tą datą wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem. Aby umożliwić jak najszybsze przeprowadzenie niezbędnych procedur administracyjnych niektóre przepisy powinny mieć jednak zastosowanie od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zakres

Niniejsze rozporządzenie ustanawia tymczasowy zestaw środków regulujących transport lotniczy między Unią a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej („Zjednoczone Królestwo”), po jego wystąpieniu z Unii.

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1. „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, obejmujący regularne i nieregularne przewozy lotnicze;
2. „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium co najmniej dwóch państw;
3. „unijny przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją przyznaną przez właściwy organ wydający koncesje, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (WE) nr 1008/2008;
4. „brytyjski przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego, który:
 - a) ma główne miejsce prowadzenia działalności w Zjednoczonym Królestwie oraz
 - b) spełnia jeden z następujących dwóch warunków:
 - (i) Zjednoczone Królestwo lub obywatele Zjednoczonego Królestwa posiadają ponad 50 % udziałów w przedsiębiorstwie i skutecznie je kontrolują, bezpośrednio lub pośrednio, poprzez jedno lub kilka przedsiębiorstw pośredniczących; lub
 - (ii) państwa członkowskie Unii lub obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej, lub inne państwa członkowskie Europejskiego Obszaru Gospodarczego lub obywatele tych państw, w dowolnej kombinacji, samodzielnie lub wspólnie ze Zjednoczonym Królestwem, lub z obywatelami Zjednoczonego Królestwa, posiadają ponad 50 % udziałów w przedsiębiorstwie i skutecznie je kontrolują, bezpośrednio lub pośrednio poprzez jedno lub kilka przedsiębiorstw pośredniczących;
 - c) w przypadku, o którym mowa w lit. b) ppkt (ii), posiadało ważną koncesję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 w dniu poprzedzającym pierwszy dzień stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym mowa w art. 12 ust. 2;
5. „skuteczna kontrola” oznacza związek ustanowiony na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które oddzielnie albo wspólnie i z uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego, przyznają możliwość wywierania, bezpośrednio lub pośrednio, decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:
 - a) prawo użytkowania wszystkich lub części aktywów przedsiębiorstwa;
 - b) prawa lub umowy, które mają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub które w inny sposób mają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przedsiębiorstwa;
6. „prawo konkurencji” oznacza przepisy prawa, które odnoszą się do następujących czynności, jeżeli mogą one mieć wpływ na usługi transportu lotniczego:
 - a) czynności polegające na:

- (i) zawieraniu umów między przewoźnikami lotniczymi, podejmowaniu decyzji przez stowarzyszenia przewoźników lotniczych i stosowaniu uzgodnionych praktyk, których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji;
 - (ii) nadużywaniu pozycji dominującej przez co najmniej jednego przewoźnika lotniczego;
 - (iii) podejmowaniu lub utrzymywaniu w mocy przez Zjednoczone Królestwo środków w odniesieniu do przedsiębiorstw publicznych i przedsiębiorstw, którym Zjednoczone Królestwo przyznaje prawa specjalne lub wyłączne sprzeczne z ppkt (i) lub (ii); oraz
 - b) koncentracji przewoźników lotniczych w znacznym stopniu zakłócającej efektywną konkurencję, w szczególności w wyniku stworzenia lub wzmocnienia pozycji dominującej;
7. „dotacja” oznacza jakiegokolwiek wkład finansowy przyznany przewoźnikowi lotniczemu lub portowi lotniczemu przez rząd lub inny organ publiczny dowolnego szczebla, przynoszący korzyść, w tym:
- a) bezpośredni transfer środków pieniężnych, w formie dotacji, pożyczki lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalny bezpośredni transfer środków pieniężnych, przejęcie zobowiązań, takich jak gwarancje kredytowe, zastrzyki kapitałowe, własność, ochrona przed bankructwem lub ubezpieczenie;
 - b) rezygnacja z dochodów lub brak poboru dochodów, które w innym przypadku byłyby należne;
 - c) udostępnianie towarów i usług innych niż ogólna infrastruktura lub też zakup towarów lub usług; lub
 - d) dokonywanie wpłat do funduszy celowych, wyznaczanie albo upoważnianie prywatnych podmiotów do wykonywania co najmniej jednej funkcji spośród wymienionych w lit. a), b) i c), które normalnie powierzono by podmiotom publicznym, i które w praktyce nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez rządy;
- Danej korzyści nie uznaje się za przyznaną w postaci wkładu finansowego ze strony rządu lub innego organu publicznego, jeżeli w sytuacji, w jakiej znajdował się dany podmiot publiczny, prywatny inwestor kierujący się wyłącznie perspektywą rentowności dokonałby tego samego wkładu finansowego;
8. „niezależny organ ds. konkurencji” oznacza organ odpowiedzialny za stosowanie i egzekwowanie prawa konkurencji oraz za kontrolę dotacji, który spełnia wszystkie poniższe warunki:
- a) organ jest niezależny pod względem operacyjnym i dysponuje odpowiednimi zasobami do wykonywania swych zadań;
 - b) wykonując swoje obowiązki i korzystając ze swoich uprawnień, organ zapewnia niezbędne gwarancje niezależności od wpływów politycznych lub innych wpływów zewnętrznych i działa bezstronnie; oraz
 - c) decyzje tego organu podlegają kontroli sądowej;

9. „dyskryminacja” oznacza wszelkiego rodzaju rozróżnienie pozbawione obiektywnego uzasadnienia w odniesieniu do dostawy towarów lub świadczenia usług, w tym usług publicznych, wykorzystywanych do świadczenia usług transportu lotniczego, lub w odniesieniu do ich traktowania przez odpowiednie organy publiczne w zależności od charakteru usług;
10. „regularna usługa transportu lotniczego” oznacza serię lotów wykazujących wszystkie wymienione cechy:
 - a) 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);
 - b) usługa wykonywana jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między co najmniej dwoma tymi samymi portami lotniczymi:
 - (i) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów, albo
 - (ii) w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one rozpoznawalną, systematyczną serię;
11. „nieregularna usługa transportu lotniczego” oznacza komercyjną usługę przewozu lotniczego inną niż regularna usługa transportu lotniczego;
12. „terytorium Unii” oznacza terytorium lądowe, wody wewnętrzne i morza terytorialne państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach określonych w tych Traktatach, oraz przestrzeń powietrzną nad nimi;
13. „terytorium Zjednoczonego Królestwa” oznacza terytorium lądowe, wody wewnętrzne oraz morze terytorialne Zjednoczonego Królestwa, a także przestrzeń powietrzną nad nimi;
14. „konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Artykuł 3

Prawa przewozowe

1. Przewoźnicy lotniczy ze Zjednoczonego Królestwa mogą, na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu:
 - a) wykonywać przeloty bez lądowania nad terytorium Unii;
 - b) lądować na terytorium Unii w celach niehandlowych, w rozumieniu konwencji;
 - c) wykonywać regularne i nieregularne usługi międzynarodowego transportu lotniczego dla pasażerów, połączenia przewozów pasażerskich i towarowych oraz przewozy towarowe między każdą parą punktów, z których jeden znajduje się na terytorium Zjednoczonego Królestwa, a drugi na terytorium Unii.
2. Z zastrzeżeniem art. 4 i 5, w ramach świadczenia regularnych usług transportu lotniczego zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, całkowite sezonowe zdolności przewozowe przewoźników lotniczych ze Zjednoczonego Królestwa, które mają być wykorzystywane na trasach między Zjednoczonym Królestwem a każdym państwem członkowskim, nie mogą przekroczyć całkowitej liczby częstotliwości obsługiwanych

przez tych przewoźników na tych trasach w 2018 r., odpowiednio w zimowym i letnim okresie IATA.

3. Państwa członkowskie nie prowadzą negocjacji ani nie zawierają żadnych dwustronnych umów ani porozumień ze Zjednoczonym Królestwem w sprawach wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia. Nie przyznają w żaden inny sposób brytyjskim przewoźnikom lotniczym żadnych praw związanych z transportem lotniczym poza prawami przyznanymi w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 4

Równoważność praw

1. Komisja monitoruje prawa przyznane przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom lotniczym oraz warunki ich wykonywania.
2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że prawa przyznane przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom lotniczym nie są, *de jure* lub *de facto*, równoważne z prawami przyznanymi brytyjskim przewoźnikom lotniczym na podstawie niniejszego rozporządzenia, lub że nie wszyscy przewoźnicy unijni mogą w równym stopniu z nich korzystać, może – w celu przywrócenia równoważności – w drodze aktów wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008:
 - a) dostosować zdolność dostępną dla brytyjskich przewoźników lotniczych w granicach określonych w art. 3 ust. 2 i zobowiązać państwa członkowskie do odpowiedniego dostosowania zarówno już obowiązujących, jak i nowo przyznawanych brytyjskim przewoźnikom lotniczym zezwoleń eksploatacyjnych;
 - b) zobowiązać państwa członkowskie do odmowy wydania, zawieszenia lub cofnięcia wspomnianych zezwoleń eksploatacyjnych; lub
 - c) zastosować inne stosowne środki.

Artykuł 5

Uczciwa konkurencja

1. Komisja monitoruje warunki, na jakich unijni przewoźnicy lotniczy i unijne porty lotnicze konkurują z przewoźnikami lotniczymi ze Zjednoczonego Królestwa i z portami lotniczymi w Zjednoczonym Królestwie przy świadczeniu usług transportu lotniczego objętych niniejszym rozporządzeniem.
2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że w wyniku którejkolwiek z sytuacji, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, wspomniane warunki są o wiele mniej korzystne niż te, z których korzystają brytyjscy przewoźnicy lotniczy, może – w celu zaradzenia tej sytuacji – w drodze aktów wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008:
 - a) dostosować zdolność dostępną dla brytyjskich przewoźników lotniczych w granicach określonych w art. 3 ust. 2 i zobowiązać państwa członkowskie do odpowiedniego dostosowania zarówno już obowiązujących, jak i nowo

- przyznawanych brytyjskim przewoźnikom lotniczym zezwoleń eksploatacyjnych;
- b) zobowiązać państwa członkowskie do odmowy wydania, zawieszenia lub cofnięcia wspomnianych zezwoleń eksploatacyjnych niektórych lub wszystkich brytyjskich przewoźników lotniczych; lub
 - c) zastosować inne stosowne środki.
3. Akty wykonawcze, o których mowa w ust. 2, mogą zostać przyjęte w celu zaradzenia:
- a) przyznawaniu przez Zjednoczone Królestwo dotacji;
 - b) brakowi wprowadzenia lub skutecznego stosowania przez Zjednoczone Królestwo prawa konkurencji;
 - c) brakowi ustanowienia lub utrzymania przez Zjednoczone Królestwo niezależnego organu ochrony konkurencji;
 - d) stosowaniu przez Zjednoczone Królestwo norm ochrony pracowników, bezpieczeństwa lub środowiska, niższych od norm określonych w prawie Unii, lub – w przypadku braku odpowiednich przepisów prawa unijnego – niższych od norm stosowanych przez wszystkie państwa członkowskie lub, w każdym przypadku, niższych od odpowiednich norm międzynarodowych;
 - e) wszelkim formom dyskryminacji unijnych przewoźników lotniczych.
4. Do celów ust. 1 Komisja może zwrócić się o informacje do właściwych organów Zjednoczonego Królestwa, brytyjskich przewoźników lotniczych lub portów lotniczych Zjednoczonego Królestwa. Jeżeli właściwy organ Zjednoczonego Królestwa, brytyjski przewoźnik lotniczy lub port lotniczy Zjednoczonego Królestwa nie dostarczy wymaganych informacji w rozsądnym terminie wyznaczonym przez Komisję lub dostarczy informacji niekompletnych, Komisja może postąpić zgodnie z ust. 2.

Artykuł 6

Zezwolenie eksploatacyjne

- 1. Bez uszczerbku dla unijnych i krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, aby korzystać z praw przyznanych im na podstawie art. 3, przewoźnicy lotniczy ze Zjednoczonego Królestwa muszą uzyskać zezwolenie eksploatacyjne od każdego państwa członkowskiego, w którym chcą prowadzić działalność.
- 2. Po otrzymaniu wniosku o wydanie zezwolenia eksploatacyjnego od brytyjskiego przewoźnika lotniczego dane państwo członkowskie wydaje odpowiednie zezwolenie eksploatacyjne bez zbędnej zwłoki, pod warunkiem że:
 - a) brytyjski przewoźnik lotniczy składający wniosek posiada ważną koncesję zgodnie z ustawodawstwem Zjednoczonego Królestwa; oraz
 - b) Zjednoczone Królestwo sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad wnioskującym brytyjskim przewoźnikiem lotniczym, właściwy organ jest wyraźnie określony, a brytyjski przewoźnik lotniczy posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez wspomniany organ.
- 3. Bez uszczerbku dla potrzeby zapewnienia wystarczającego czasu na przeprowadzenie niezbędnych ocen, brytyjscy przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do składania

wniosek o zezwolenia eksploatacyjne poczynając od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Poczynając od tego dnia państwa członkowskie są uprawnione do zatwierdzania tych wniosków, o ile spełnione zostaną warunki zatwierdzenia. Wszelkie udzielone w ten sposób zezwolenia stają się jednak skuteczne nie wcześniej niż w pierwszym dniu stosowania niniejszego rozporządzenia, określonym w art. 12 ust. 2.

Artykuł 7

Plany operacyjne, programy i rozkłady lotów

1. Brytyjscy przewoźnicy lotniczy przedkładają plany operacyjne, programy i rozkłady lotów do zatwierdzenia właściwym organom każdego zainteresowanego państwa członkowskiego. Każdy taki wniosek składany jest co najmniej 30 dni przed rozpoczęciem operacji lotniczych.
2. Z zastrzeżeniem art. 6, plany operacyjne, programy i rozkłady lotów na trwający w pierwszym dniu stosowania niniejszego rozporządzenia sezon IATA, o którym to dniu jest mowa w art. 12 ust. 2, oraz plany i programy operacyjne dotyczące pierwszego kolejnego sezonu mogą zostać przedłożone i zatwierdzone przed tą datą.

Artykuł 8

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia

1. Państwa członkowskie odmawiają wydania, lub w zależności od przypadku, cofają lub zawieszają zezwolenie eksploatacyjne brytyjskiego przewoźnika lotniczego, jeżeli:
 - a) przewoźnik lotniczy nie kwalifikuje się jako brytyjski przewoźnik lotniczy na mocy niniejszego rozporządzenia; lub
 - b) nie spełniono warunków określonych w art. 6 ust. 2.
2. Państwa członkowskie odmawiają wydania, cofają, zawieszają, ograniczają lub obejmują warunkami zezwolenia eksploatacyjne brytyjskich przewoźników lotniczych, ograniczają ich działalność lub nakładają warunki dotyczące działalności, w następujących okolicznościach:
 - a) nie spełniono obowiązujących wymogów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony;
 - b) nie spełniono obowiązujących wymogów dotyczących dopuszczenia na terytorium danego państwa członkowskiego statków powietrznych wykonujących przewozy lotnicze, operacji w jego obrębie lub opuszczenia przez nie tego terytorium;
 - c) nie spełniono obowiązujących wymogów dotyczących dopuszczenia na terytorium danego państwa członkowskiego, operacji w jego obrębie lub opuszczenia terytorium danego państwa członkowskiego przez pasażerów, załogę, bagaż, ładunek lub pocztę znajdujących się na pokładzie statku powietrznego (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, imigracji, paszportów, ceł i kwarantanny lub – w przypadku poczty – przepisów pocztowych).
3. Państwa członkowskie odmawiają wydania, cofają, zawieszają, ograniczają lub obejmują warunkami zezwolenia eksploatacyjne brytyjskich przewoźników

lotniczych, ograniczają ich działalność lub nakładają warunki dotyczące działalności, jeżeli Komisja wezwie je do tego zgodnie z art. 4 lub 5.

4. Państwa członkowskie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszelkich decyzjach o odmowie wydania lub cofnięciu zezwolenia eksploatacyjnego brytyjskiego przewoźnika lotniczego zgodnie z ust. 1 i 2.

Artykuł 9

Certyfikaty i koncesje

Na potrzeby świadczenia usług transportu lotniczego przez brytyjskich przewoźników lotniczych na podstawie niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie uznają za ważne świadectwa zdatości do lotu, świadectwa kwalifikacji oraz koncesje wydane lub uznane za ważne przez Zjednoczone Królestwo, pod warunkiem że te świadectwa lub koncesje wydano lub uznano za ważne zgodnie z odpowiednimi normami międzynarodowymi ustanowionymi na mocy konwencji.

Artykuł 10

Konsultacje i współpraca

1. Właściwe organy państw członkowskich konsultują się i współpracują z właściwymi organami Zjednoczonego Królestwa, gdy jest to niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia.
2. Na żądanie państwa członkowskie przekazują Komisji bez zbędnej zwłoki wszelkie informacje uzyskane na podstawie ust. 1 lub wszelkie inne informacje istotne do wykonania art. 4 i art. 5 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 11

Komitety

Komisję wspomaga komitet ustanowiony na podstawie art. 25 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.

Artykuł 12

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa na podstawie art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej.
Przepisy art. 6 ust. 3 i art. 7 ust. 2 stosuje się jednak od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania, jeżeli umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej wejdzie w życie do dnia, o którym mowa w ust. 2 akapit pierwszy.
4. Niniejsze rozporządzenie przestaje mieć zastosowanie w tym z poniższych terminów, który przypadnie wcześniej:
 - a) w dniu wejścia w życie umowy między Unią a Zjednoczonym Królestwem dotyczącej świadczenia usług transportu lotniczego, lub, w zależności od przypadku, zacznie być tymczasowo stosowana; lub
 - b) 30 marca 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*