



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 9 czerwca 2017 r.  
(OR. en)

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2017/0116 (COD)

---

---

10146/17  
ADD 2

AVIATION 85  
CODEC 1023  
IA 105

#### **PISMO PRZEWODNIE**

---

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,  
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 8 czerwca 2017 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii  
Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: SWD(2017) 183 final

---

Dotyczy: DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI STRESZCZENIE OCENY  
SKUTKÓW Towarzyszący dokumentowi: Wniosek ROZPORZĄDZENIE  
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie ochrony konkurencji  
w transporcie lotniczym, uchylające rozporządzenie (WE) nr 868/2004

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2017) 183 final.

---

Zał.: SWD(2017) 183 final

Bruksela, dnia 8.6.2017 r.  
SWD(2017) 183 final

**DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI**

**STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW**

*Towarzyszący dokumentowi:*

**Wniosek**

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym, uchylające rozporządzenie  
(WE) nr 868/2004**

{COM(2017) 289 final}

{SWD(2017) 182 final}

<b>Streszczenie oceny skutków</b>
Ocena skutków przeglądu rozporządzenia (WE) nr 868/2004
<b>A. Zasadność działań</b>
<b>Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na poziomie UE?</b>
Silniejsza konkurencja w skali światowej, a także brak – w przeważającej części – wystarczających przepisów dotyczących uczciwej konkurencji w stosunkach wielostronnych i dwustronnych, doprowadziły do obaw związanych z domniemanymi praktykami dyskryminującymi oraz wybiórczych dotacji pochodzących z państw trzecich. Obecne unijne instrumenty nie są odpowiednie do badania takich praktyk i zapobiegania nim.
<b>Co należy osiągnąć?</b>
Głównym celem polityki jest zapewnienie uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi poprzez skuteczną ochronę europejskich przewoźników lotniczych przed nieuczciwymi praktykami stosowanymi przez państwa trzecie i podmioty z państw trzecich.
<b>Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?</b>
Zmiany do rozporządzenia (WE) nr 868/2004 można wprowadzić jedynie na szczeblu UE. Jednym z głównych nowych elementów zawartych w proponowanym rozporządzeniu jest podjęcie działań w przypadku „naruszenia obowiązujących zobowiązań międzynarodowych”. Prawa w stosunku do państw trzecich wynikające z umów, których stroną jest Unia, nie mogą być wykonywane samodzielnie przez poszczególne państwa członkowskie.
<b>B. Rozwiązania</b>
<b>Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, dlaczego?</b>
A) Scenariusz odniesienia: utrzymanie dotychczasowej polityki. B) Zwiększenie wysiłków na szczeblu międzynarodowym w celu przyjęcia wielostronnych ram prawnych w zakresie uczciwej konkurencji w sektorze lotnictwa oraz włączenie rozszerzonych klauzul dotyczących uczciwej konkurencji do umów o komunikacji lotniczej (ASA). C) Istotne zmiany regulacji zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 868/2004, które zostałyby zastąpione nowym kompleksowym i skutecznym unijnym instrumentem prawnym. D) Zastąpienie rozporządzenia (WE) nr 868/2004 nowym, bardziej efektywnym instrumentem prawnym UE, przy równoczesnym zwiększeniu wysiłków na szczeblu międzynarodowym i włączeniu klauzul dotyczących uczciwej konkurencji do umów o komunikacji lotniczej (wariant preferowany).
<b>Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?</b>
Rada, Parlament Europejski, kilku unijnych przewoźników lotniczych oraz kilka organizacji pracowniczych popiera zastąpienie rozporządzenia 868/2004 skuteczniejszym instrumentem.
<b>C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu</b>
<b>Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?</b>
Preferowany wariant D ma mieć największy pozytywny wpływ. Wartość dodana wynikająca ze skumulowanego działania UE na wszystkich szczeblach powinna przynieść korzyści unijnemu sektorowi transportu lotniczego dzięki zwiększeniu przychodów. Powinna również przyczynić się do wzrostu zatrudnienia u przewoźników lotniczych UE, w unijnych portach lotniczych oraz w powiązanych sektorach.
<b>Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?</b>
Oczekuje się, że koszty poniesione w związku z rozpatrywaniem skarg oraz negocjacjami dyplomatycznymi zostaną zrekompensowane przez pozytywne skutki dla unijnego sektora lotnictwa i całej gospodarki UE.
<b>Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?</b>
Brak istotnych ogólnych bezpośrednich skutków dla MŚP, pozytywny wpływ na konkurencyjność linii lotniczych w UE.
<b>Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?</b>
Nie.
<b>Czy wystąpią inne znaczące skutki?</b>
W dłuższej perspektywie utrzymanie konkurencji powinno zapewnić przystępność cenową i jakości usług lotniczych.
<b>Proporcjonalność?</b>
Preferowany wariant nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia celów polityki.
<b>D. Działania następcze</b>
<b>Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?</b>

Ocena zostanie przeprowadzona w terminie 5 lat po wejściu w życie nowych przepisów.