



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 10 grudnia 2020 r.
(OR. en)

13900/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0363(COD)

UK 102
PREP-BXT 56
AVIATION 238
CODEC 1317

WNIOSEK

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 10 grudnia 2020 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2020) 827 final

Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 827 final.

Zał.: COM(2020) 827 final

Bruksela, dnia XXX r.
[...] (2020) XXX draft

SENSITIVE*

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze po
zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w Umowie o wystąpieniu
Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej
i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W dniu 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej¹ („umowa o wystąpieniu”) została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2020/135² i weszła w życie w dniu 1 lutego 2020 r. Okres przejściowy, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu, podczas którego prawo Unii nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie zgodnie z art. 127 tej umowy, kończy się w dniu 31 grudnia 2020 r.

W dniu 25 lutego 2020 r. Rada przyjęła decyzję (UE, Euratom) 2020/266 upoważniającą do podjęcia negocjacji ze Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczących nowej umowy o partnerstwie³. Jak wynika z wytycznych negocjacyjnych, upoważnienie obejmuje między innymi elementy niezbędne do kompleksowego rozwiązania kwestii stosunków ze Zjednoczonym Królestwem w zakresie lotnictwa po zakończeniu okresu przejściowego.

Nie jest jednak pewne, czy umowa między Unią a Zjednoczonym Królestwem regulująca ich przyszłe stosunki w tej dziedzinie wejdzie w życie przed upływem tego okresu.

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 usługami⁴.

W Unii swoboda wykonywania wewnątrzunijnych przewozów 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 dniu zakończenia okresu przejściowego przewozy lotnicze między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi przestaną być regulowane wspomnianym rozporządzeniem.

¹ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

² Decyzja Rady (UE) 2020/135 z dnia 30 stycznia 2020 r. w sprawie zawarcia Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 1).

³ Dz.U. L 58 z 27.2.2020, s. 53.

⁴ Załącznik 1B do Porozumienia z Marrakeszu ustanawiającego Światową Organizację Handlu sporządzonego w Marrakeszu dnia 15 kwietnia 1994 r.

Wynika z tego, że w przypadku braku umowy między Unią a Zjednoczonym Królestwem regulującej tę kwestię, po zakończeniu okresu przejściowego na mocy umowy o wystąpieniu nie istniałaby podstawa prawna do wykonywania przewozów lotniczych między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi przez odnośnych przewoźników.

Bezpośrednie przewozy lotnicze między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi są prawie całkowicie realizowane przez brytyjskich i unijnych przewoźników lotniczych. W związku z tym utrata przez tych przewoźników lotniczych prawa do wykonywania przewozów 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 wewnętrzne, które w następstwie zakończenia okresu przejściowego przestałyby obsługiwać przewoźnicy brytyjscy, 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.

Celem niniejszego wniosku jest zatem ustanowienie tymczasowych środków regulujących transport lotniczy między Unią a Zjednoczonym Królestwem po zakończeniu okresu przejściowego na wypadek braku umowy regulującej tę kwestię.

Niniejszy akt prawny stanowi część pakietu środków, które przyjmuje Komisja.

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

Proponowane rozporządzenie ma stanowić *lex specialis*, które ograniczy niektóre skutki spowodowane tym, że od momentu zakończenia okresu przejściowego i przy braku umowy regulującej przysze stosunki między Unią a Zjednoczonym Królestwem rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 nie będzie już miało zastosowania do transportu lotniczego między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi. Proponowane warunki ograniczają się do elementów niezbędnych do uniknięcia niewspółmiernych zakłóceń w tym zakresie. Niniejszy wniosek jest zatem w pełni spójny z obowiązującym prawodawstwem, a w szczególności z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.

W tym względzie proponowane rozporządzenie ma stanowić tymczasowy środek mający na celu utrzymanie połączeń i ochronę interesów Unii przez ograniczony czas oraz do momentu zawarcia i wejścia w życie umowy między Unią a Zjednoczonym Królestwem regulującej tę kwestię.

Proponowane rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla projektu ewentualnej przyszłej umowy lotniczej ze Zjednoczonym Królestwem.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek stanowi uzupełnienie unijnego rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Mimo że 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 do czasu wejścia w życie umowy lotniczej między UE a Zjednoczonym Królestwem.

- **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 zakończeniem okresu przejściowego (bez zawarcia umowy regulującej przyszłe stosunki między Unią a Zjednoczonym Królestwem) 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*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Nie mają zastosowania ze względu na wyjątkowy, tymczasowy i jednorazowy charakter zdarzenia powodującego przyjęcie niniejszego wniosku, który nie odnosi się do celów istniejącego prawodawstwa.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Problemy wynikające z negocjacji w sprawie umowy między Zjednoczonym Królestwem a Unią oraz ich możliwe rozwiązania były omawiane przez różne zainteresowane strony z branży lotniczej i przedstawiciele państw członkowskich przed zawarciem i po zawarciu umowy o wystąpieniu.

Fakt, że okres przejściowy określony w umowie o wystąpieniu kończy się w dniu 31 grudnia 2020 r., konieczność przygotowania się na nieuniknione zmiany w dniu 1 stycznia 2021 r. oraz konieczność przygotowania ewentualnych dodatkowych środków na wypadek braku porozumienia były omawiane z przedstawicielami państw członkowskich i różnymi zainteresowanymi stronami z branży lotniczej w kontekście spotkań – przekrojowych i poświęconych konkretnym kwestiom – które odbyły się w Brukseli i w państwach członkowskich.

Tematem przewijającym się w zaprezentowanych opiniach była potrzeba interwencji regulacyjnej w celu utrzymania pewnego stopnia połączeń lotniczych, gdy prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa. Jeżeli chodzi o prawa przewozowe, zainteresowane strony nie są w stanie przyjąć własnych środków awaryjnych, aby ograniczyć szkodliwy wpływ ewentualnego braku umowy regulującej tę kwestię. Przedstawiciele co najmniej sześciu przewoźników lotniczych i grup przewoźników lotniczych i portów lotniczych wyrazili pogląd, że należy utrzymać wysoki poziom połączeń lotniczych z brytyjskimi przewoźnikami lotniczymi poprzez utrzymanie wysokiego poziomu dostępu do rynku. Inne zainteresowane strony (głównie przedstawiciele unijnych przewoźników lotniczych) podkreśliły jednak, że – aby zapewnić równe warunki działania na rynku – w przypadku braku pełnego dostosowania przepisów nie należy utrzymywać status quo. Większość uwag otrzymanych przed dniem wystąpienia, w tym uwagi zgłoszone przez państwa członkowskie w kontekście warsztatów zorganizowanych przez Komisję w 2018 r., została zatwierdzona, a następnie rozszerzona, również z perspektywy przyszłych stosunków.

- **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 a Zjednoczonym Królestwem spowodowałby znaczące zakłócenia w UE. 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 168 mld EUR, natomiast w wyniku efektu mnożnikowego całkowity wpływ z uwzględnieniem turystyki wynosi 672 mld EUR⁵. W 2019 r. pasażerowie podróżujący między UE a Zjednoczonym Królestwem stanowili 24 % całego ruchu wewnątrz UE, chociaż liczba ta znacznie się różniła w odniesieniu do poszczególnych państw członkowskich UE. Ponadto w 2019 r. koncesjonowani brytyjscy przewoźnicy lotniczy oferowali 19,5 % liczby miejsc dostępnych w regularnym ruchu wewnątrzunijnym, podczas gdy koncesjonowani unijni przewoźnicy lotniczy oferowali 50,4 % liczby miejsc w ruchu między UE a Zjednoczonym Królestwem. Alternatywne rozwiązania w zakresie transportu są dostępne, zwłaszcza 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

⁵ Grupa operacyjna transportu lotniczego (ATAG), „Aviation: Benefits Beyond Borders report for 2020” (Lotnictwo: korzyści ponad granicami).

zastąpić transportu lotniczego. W związku z tym należy ograniczyć znaczący negatywny wpływ na gospodarkę i obywateli UE, jaki miałyby całkowite zerwanie połączeń lotniczych.

Nie ulega wątpliwości, że negatywne skutki poważnych zakłóceń w połączeniach lotniczych między Zjednoczonym Królestwem a Unią zostałyby jeszcze bardziej spotęgowane w trakcie i w następstwie obecnego kryzysu związanego z pandemią, który spowodował bezprecedensowe szkody w przemyśle lotniczym i całej gospodarce Unii.

- **Ocena skutków**

Ocena skutków nie jest konieczna ze względu na wyjątkowy charakter sytuacji i ograniczony czas, na jaki potrzeba zmienić status Zjednoczonego Królestwa. Nie są dostępne żadne znacząco inne ani różniące się formalnie warianty strategiczne oprócz proponowanego.

- **Prawa podstawowe**

Niniejszy wniosek nie ma wpływu na ochronę praw podstawowych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Nie dotyczy.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Nie dotyczy.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Jak wspomniano wyżej, celem niniejszego wniosku jest ustanowienie tymczasowych środków regulujących transport lotniczy między Unią a Zjednoczonym Królestwem po zakończeniu okresu przejściowego na wypadek braku umowy regulującej tę kwestię (art. 1). Środki te mają na celu utrzymanie podstawowych połączeń przez okres przejściowy do czasu zawarcia takiej umowy (art. 14).

Proponowane rozporządzenie przewiduje przede wszystkim (art. 3) jednostronne przyznanie brytyjskim przewoźnikom lotniczym 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 bezpośrednio trasy między odpowiednimi terytoriami. Nie wprowadzono rozróżnienia na przewozy pasażerskie i towarowe, ani na regularne i nieregularne usługi. Przewoźnicy brytyjscy będą również mogli (art. 4) świadczyć te usługi w ramach porozumień dotyczących dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii oraz zawierać umowy leasingu na ściśle określonych warunkach (art. 5), nie przewiduje się jednak innych typowych narzędzi elastyczności operacyjnej (takich jak zmiana statku powietrznego lub tzw. „co-terminalisation”).

Prawa przyznane przewoźnikom brytyjskim podlegają zasadzie wzajemności; w proponowanym rozporządzeniu (art. 6) ustanawia się mechanizm gwarantujący, że prawa przysługujące przewoźnikom unijnym w Zjednoczonym Królestwie będą równoważne

prawom przyznanym 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. 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 mogłyby 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 przewoźnikami brytyjskimi 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 zakończeniu okresu przejściowego 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 przewoźnicy unijni nie byli dyskryminowani w Zjednoczonym Królestwie, ani *de iure*, ani *de facto*. W związku z tym proponowane rozporządzenie nakłada na Komisję (art. 7) zadanie monitorowania warunków konkurencji między unijnymi a brytyjskimi przewoźnikami lotniczymi 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. 8–11).

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. 12), tak aby zakłócenia w zarządzaniu przewozami lotniczymi wykonywanymi pod ich egidą po zakończeniu okresu przejściowego były jak najmniejsze.

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej

(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-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej⁴ („umowa o wystąpieniu”) została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2020/135⁵ i weszła w życie w dniu 1 lutego 2020 r. Okres przejściowy, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu, podczas którego prawo Unii nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie zgodnie z art. 127 tej umowy, kończy się w dniu 31 grudnia 2020 r. W dniu 25 lutego 2020 r. Rada przyjęła decyzję (UE, Euratom) 2020/266 upoważniającą do podjęcia negocjacji ze Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczących nowej umowy o partnerstwie⁶. Jak wynika z wytycznych negocjacyjnych, upoważnienie obejmuje między innymi elementy niezbędne do kompleksowego rozwiązania kwestii stosunków ze Zjednoczonym Królestwem w zakresie lotnictwa po zakończeniu okresu

¹ Opinia z dnia

² Opinia z dnia

³ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia

⁴ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

⁵ Decyzja Rady (UE) 2020/135 z dnia 30 stycznia 2020 r. w sprawie zawarcia Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 1).

⁶ Dz.U. L 58 z 27.2.2020, s. 53.

przejściowego. Nie jest jednak pewne, czy umowa między Unią a Zjednoczonym Królestwem regulująca ich przyszłe stosunki w tej dziedzinie wejdzie w życie przed upływem 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 dniu zakończenia okresu przejściowego oraz w przypadku braku przepisów szczególnych wszelkie prawa i obowiązki wynikające z prawa Unii w odniesieniu do dostępu do rynku, ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008, wygasają w zakresie, w jakim dotyczą one stosunków między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi.
- (4) Należy zatem ustanowić zestaw tymczasowych środków umożliwiających przewoźnikom posiadającym koncesję w Zjednoczonym Królestwie świadczenie przewozów lotniczych między terytorium tego ostatniego a państwami członkowskimi. Aby zapewnić odpowiednią równowagę między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi, przyznane w tym trybie prawa powinny być uzależnione od przyznania równoważnych praw przez Zjednoczone Królestwo przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane w Unii i podlegać pewnym warunkom, zapewniającym uczciwą konkurencję.
- (5) Aby odzwierciedlić tymczasowy charakter niniejszego rozporządzenia, jego stosowanie należy ograniczyć do – w zależności od tego, co nastąpi wcześniej – dnia 30 czerwca 2021 r. lub czasu wejścia w życie lub, w stosownych przypadkach, tymczasowego stosowania przyszłej umowy ze Zjednoczonym Królestwem obejmującej wykonywanie przewozów lotniczych, której Unia jest stroną i która została wynegocjowana przez Komisję zgodnie z art. 218 TFUE.
- (6) Aby utrzymać wzajemnie korzystne poziomy połączeń, należy przewidzieć pewne porozumienia o współpracy handlowej zarówno dla brytyjskich przewoźników lotniczych, jak i dla unijnych przewoźników lotniczych, zgodnie z zasadą wzajemności.
- (7) Niniejsze rozporządzenie nie powinno uniemożliwiać państwom członkowskim wydawania upoważnień na wykonywanie przez unijnych przewoźników lotniczych regularnych przewozów lotniczych w ramach wykonywania praw przyznanych im przez Zjednoczone Królestwo, podobnie jak w przypadkach występujących w kontekście umów międzynarodowych. Państwa członkowskie nie powinny dyskryminować unijnych przewoźników lotniczych w związku z tymi zezwoleniami.
- (8) 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 brytyjskimi przewoźnikami lotniczymi w zakresie świadczenia przewozów lotniczych na sprawiedliwych warunkach. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie

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 (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁸. Biorąc pod uwagę potencjalny wpływ tych środków na łączność lotniczą między państwami członkowskimi, w przypadku przyjmowania tych środków należy stosować procedurę sprawdzającą. Komisja powinna przyjmować akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie, jeżeli – w należycie uzasadnionych przypadkach – jest to podyktowane szczególnie pilną potrzebą. Takie należycie uzasadnione przypadki mogą dotyczyć sytuacji, w których Zjednoczone Królestwo nie przyznaje unijnym przewoźnikom lotniczym równoważnych praw i tym samym powoduje wyraźny brak równowagi, lub gdy mniej korzystne warunki konkurencji niż warunki oferowane brytyjskim przewoźnikom lotniczym w ramach świadczenia przewozów lotniczych objętych niniejszym rozporządzeniem zagrażają rentowności unijnych przewoźników lotniczych.

- (9) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie ustanowienie tymczasowych środków regulujących transport lotniczy między Unią a Zjednoczonym Królestwem w przypadku braku umowy regulującej ich przyszłe stosunki w dziedzinie lotnictwa w dniu zakończenia okresu przejściowego, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego zakres i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (10) Z uwagi na pilny charakter sprawy związany z zakończeniem okresu przejściowego, o którym mowa powyżej, należy przewidzieć wyjątek od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (11) Zakres terytorialny niniejszego rozporządzenia i wszelkie odniesienia do Zjednoczonego Królestwa w tym rozporządzeniu nie obejmują Gibraltaru.
- (12) Niniejsze rozporządzenie nie narusza stanowiska prawnego Królestwa Hiszpanii w odniesieniu do suwerenności nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy w Gibraltarze.
- (13) Przepisy niniejszego rozporządzenia powinny wejść w życie w trybie pilnym i mieć zasadniczo zastosowanie od dnia następującego po dniu zakończenia okresu przejściowego, o którym mowa w umowie o wystąpieniu, chyba że przed tą datą wejdzie w życie umowa regulująca przyszłe stosunki między Unią a Zjednoczonym Królestwem w dziedzinie lotnictwa. Aby umożliwić jak najszybsze przeprowadzenie niezbędnych procedur administracyjnych niektóre przepisy powinny mieć jednak zastosowanie od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

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).

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 zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu.

Artykuł 2 *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 bądź 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), posiadał ważną koncesję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 w dniu poprzedzającym pierwszy dzień stosowania niniejszego rozporządzenia, jak określono w art. 14 ust. 2 akapit pierwszy;
- 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 przyznają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub które w inny sposób przyznają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przedsiębiorstwa;
- 6) „prawo konkurencji” oznacza przepisy prawa, które odnoszą się do następujących czynności, jeżeli mogą one mieć wpływ na wykonywanie przewozów lotniczych:

- 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, które to środki są sprzeczne z ppkt (i) lub (ii);
- b) koncentracji przewoźników lotniczych w znacznym stopniu zakłócającej efektywną konkurencję, w szczególności w wyniku stworzenia lub wzmocnienia pozycji dominującej;
- 7) „dotacja” oznacza jakikolwiek 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 subwencji, 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;
 - d) dokonywanie wpłat do funduszy celowych, powierzanie lub zlecenie prywatnemu podmiotowi 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;
- korzyści nie uznaje się za przyznaną w przypadku 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 ochrony konkurencji” oznacza organ odpowiedzialny za stosowanie i egzekwowanie prawa konkurencji oraz za kontrolę dotacji, który spełnia 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 prowadzenia przewozów lotniczych, lub w odniesieniu do ich traktowania przez organy publiczne mające znaczenie dla prowadzenia takiej działalności;
- 10) „regularny przewóz lotniczy” oznacza serię lotów wykazujących poniższe cechy:

- a) w każdym locie miejsca lub pojemność w zakresie transportu ładunków lub poczty dostępne są w publicznej sprzedaży indywidualnej (bezpośrednio u przewoźnika lotniczego lub u jego upoważnionych agentów);
- b) wykonywany jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między co najmniej dwoma tymi samymi portami lotniczymi:
 - (i) zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów, albo
 - (ii) w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;
- 11) „nieregularny przewóz lotniczy” oznacza operację zarobkowego przewozu lotniczego inną niż regularny przewóz lotniczy;
- 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 chicagowska” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Artykuł 3 *Prawa przewozowe*

1. Brytyjscy przewoźnicy lotniczy 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 chicagowskiej;
 - c) wykonywać regularne i nieregularne międzynarodowe przewozy lotnicze obejmujące przewóz pasażerów, przewóz pasażerów i towarów oraz przewóz towarów między każdą parą punktów, z których jeden znajduje się na terytorium Zjednoczonego Królestwa, a drugi na terytorium Unii.
3. Państwa członkowskie nie prowadzą negocjacji ani nie zawierają żadnych dwustronnych umów ani porozumień ze Zjednoczonym Królestwem w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do okresu jego obowiązywania. W odniesieniu do tego okresu nie przyznają w żaden inny sposób brytyjskim przewoźnikom lotniczym żadnych praw związanych z transportem lotniczym poza prawami przyznanymi w niniejszym rozporządzeniu.
4. Niezależnie od ust. 3 państwa członkowskie mogą zezwolić, zgodnie z prawem krajowym, na świadczenie na swoim terytorium usług lotniczego pogotowia ratunkowego przy pomocy statków powietrznych zarejestrowanych w Zjednoczonym Królestwie.

Artykuł 4 *Porozumienia o współpracy handlowej*

1. Przewozy lotnicze zgodnie z art. 3 mogą być wykonywane w ramach porozumień dotyczących dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii:

a) brytyjski przewoźnik lotniczy może występować jako przewoźnik umowny w stosunku do dowolnego przewoźnika wykonującego przewóz, który jest unijnym przewoźnikiem lotniczym lub brytyjskim przewoźnikiem lotniczym, lub w stosunku do dowolnego przewoźnika wykonującego przewóz z państwa trzeciego, który na mocy prawa Unii lub, w zależności od przypadku, zgodnie z prawem danego państwa członkowskiego lub państw członkowskich, korzysta z niezbędnych praw przewozowych, jak również prawa wykonywania przez jego przewoźników tych praw w ramach danego porozumienia;

b) brytyjski przewoźnik lotniczy może występować jako przewoźnik wykonujący przewóz w stosunku do dowolnego przewoźnika umownego, który jest unijnym przewoźnikiem lotniczym lub brytyjskim przewoźnikiem lotniczym, lub w stosunku do dowolnego przewoźnika umownego z państwa trzeciego, który na mocy prawa Unii lub, w zależności od przypadku, zgodnie z prawem danego państwa członkowskiego lub państw członkowskich, korzysta z niezbędnych praw do obsługi danej trasy, jak również prawa wykonywania przez jego przewoźników tych praw w ramach danego porozumienia.

2. W żadnym przypadku prawa przyznane brytyjskim przewoźnikom lotniczym na mocy ust. 1 nie mogą być interpretowane, jako przyznanie przewoźnikom lotniczym z państw trzecich jakichkolwiek innych praw niż te, z których korzystają na mocy prawa unijnego lub prawa danego państwa członkowskiego lub państw członkowskich.

3. Powołanie się na porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii, czy to w charakterze przewoźnika wykonującego przewóz czy przewoźnika umownego, nie umożliwia brytyjskiemu przewoźnikowi lotniczemu wykonywania praw innych niż przewidziane w art. 3 ust. 1.

Nie uniemożliwia to przewoźnikom brytyjskim wykonywania przewozów lotniczych między dowolnymi dwoma punktami, z których jeden znajduje się na terytorium Unii, a drugi znajduje się w państwie trzecim, o ile spełnione są następujące warunki:

a) przewoźnik brytyjski występuje jako przewoźnik umowny na mocy porozumienia dotyczącego dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii w stosunku do przewoźnika wykonującego przewóz, który na mocy prawa Unii lub zgodnie z prawem danego państwa członkowskiego lub państw członkowskich korzysta z niezbędnych praw przewozowych, jak również z prawa wykonywania tych praw w ramach danego porozumienia;

b) przedmiotowa usługa transportowa stanowi część przewozu wykonywanego przez tego przewoźnika brytyjskiego między punktem znajdującym się na terytorium Zjednoczonego Królestwa a odpowiednim punktem w danym państwie trzecim.

4. Państwa członkowskie, których to dotyczy, wymagają, aby porozumienia, o których mowa w niniejszym artykule, zostały zatwierdzone przez ich właściwe organy w celu weryfikacji zgodności z warunkami określonymi w niniejszym artykule oraz z mającymi zastosowanie wymogami prawa unijnego i krajowego, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa i ochrony.

Artykuł 5

Leasing statków powietrznych

1. Wykonując prawa przewidziane w art. 3 ust. 1, brytyjski przewoźnik lotniczy może świadczyć przewozy lotnicze z wykorzystaniem własnego statku powietrznego oraz we wszystkich następujących przypadkach:

- a) z wykorzystaniem statku powietrznego udostępnionego na podstawie umowy leasingu bez załogi przez dowolnego leasingodawcę;
- b) z wykorzystaniem statku powietrznego udostępnionego na podstawie umowy leasingu z załogą przez dowolnego innego brytyjskiego przewoźnika lotniczego;
- c) z wykorzystaniem statku powietrznego udostępnionego na podstawie umowy leasingu z załogą przez przewoźnika lotniczego z dowolnego kraju innego niż Zjednoczone Królestwo, pod warunkiem że leasing jest uzasadniony wyjątkowymi potrzebami, potrzebami w zakresie sezonowych zdolności przewozowych lub trudnościami operacyjnymi leasingobiorcy oraz że leasing nie przekracza okresu, który jest bezwzględnie konieczny do zaspokojenia tych potrzeb lub pokonania tych trudności.

2. Państwa członkowskie, których to dotyczy, wymagają, aby porozumienia, o których mowa w ust. 1, zostały zatwierdzone przez ich właściwe organy w celu weryfikacji zgodności z warunkami określonymi w tym ustępie oraz z mającymi zastosowanie wymogami prawa unijnego i krajowego, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa i ochrony.

Artykuł 6 *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, bezzwłocznie i w celu przywrócenia równoważności, przyjmuje akty wykonawcze:

- a) ustanawiające ograniczenia dopuszczalnej zdolności przewozowej dla regularnych przewozów lotniczych dostępnej dla brytyjskich przewoźników lotniczych i zobowiązuje państwa członkowskie do odpowiedniego dostosowania zarówno już obowiązujących, jak i nowo przyznawanych brytyjskim przewoźnikom lotniczym zezwoleń;
- b) zobowiązujące państwa członkowskie do odmowy wydania, zawieszenia lub cofnięcia wspomnianych zezwoleń; lub
- c) nakładające zobowiązania finansowe lub ograniczenia operacyjne.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą w trybie pilnym, o której mowa w art. 13 ust. 3, jeżeli – w należycie uzasadnionych przypadkach poważnego braku równoważności do celów ust. 2 – jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą.

Artykuł 7 *Uczciwa konkurencja*

1. Komisja monitoruje warunki, na jakich unijni przewoźnicy lotniczy i unijne porty lotnicze konkurują z brytyjskimi przewoźnikami lotniczymi i z portami lotniczymi w Zjednoczonym Królestwie przy świadczeniu przewozów lotniczych objętych niniejszym rozporządzeniem.

2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że w wyniku którejkolwiek z sytuacji, o których mowa w ust. 3, te warunki są znacznie mniej korzystne niż te, z których korzystają brytyjcy

przewoźnicy lotniczy, bezzwłocznie i w celu zaradzenia tej sytuacji, przyjmuje akty wykonawcze:

- a) ustanawiające ograniczenia dopuszczalnej zdolności przewozowej dla regularnych przewozów lotniczych dostępnej dla brytyjskich przewoźników lotniczych i zobowiązuje państwa członkowskie do odpowiedniego dostosowania zarówno już obowiązujących, jak i nowo przyznawanych brytyjskim przewoźnikom lotniczym zezwoleń;
- b) zobowiązujące państwa członkowskie do odmowy wydania, zawieszenia lub cofnięcia wspomnianych zezwoleń niektórych lub wszystkich brytyjskich przewoźników lotniczych; lub
- c) nakładające zobowiązania finansowe lub ograniczenia operacyjne.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Są one przyjmowane zgodnie z procedurą w trybie pilnym, o której mowa w art. 13 ust. 3, jeżeli – w należycie uzasadnionych przypadkach zagrożenia rentowności co najmniej jednej usługi unijnych przewoźników lotniczych – jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą.

3. Akty wykonawcze, o których mowa w ust. 2, są przyjmowane, z zastrzeżeniem warunków określonych w tym ustępie, 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, środowiska lub praw pasażerów niższych od norm określonych w prawie Unii, lub – w przypadku braku odpowiednich przepisów prawa Unii – 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 podjąć działania zgodnie z ust. 2.

5. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/712⁹ nie ma zastosowania w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 8 *Zezwolenie*

1. Bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego, aby korzystać z praw przyznanych im na podstawie art. 3, brytyjscy przewoźnicy

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/712 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 868/2004 (Dz.U. L 123 z 10.5.2019, s. 4).

lotniczy muszą uzyskać zezwolenie od każdego państwa członkowskiego, w którym chcą prowadzić działalność.

2. Po otrzymaniu wniosku o wydanie zezwolenia od brytyjskiego przewoźnika lotniczego dane państwo członkowskie wydaje odpowiednie zezwolenie 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 wniosków o zezwolenia począwszy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Począwszy od tego dnia państwa członkowskie są uprawnione do pozytywnego rozpatrzenia tych wniosków, o ile spełnione zostaną warunki takiego pozytywnego rozpatrzenia. Wszelkie udzielone w ten sposób zezwolenia stają się jednak skuteczne nie wcześniej niż w pierwszym dniu stosowania niniejszego rozporządzenia, jak określono w art. 14 ust. 2 akapit pierwszy.

Artykuł 9

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. Takie przedłożenie do zatwierdzenia jest dokonywane co najmniej 30 dni przed rozpoczęciem operacji lotniczych.

2. Z zastrzeżeniem art. 8, plany operacyjne, programy i rozkłady lotów na sezon IATA trwający w pierwszym dniu stosowania niniejszego rozporządzenia, jak określono w art. 14 ust. 2 akapit pierwszy, oraz plany i programy operacyjne dotyczące pierwszego kolejnego sezonu mogą zostać przedłożone i zatwierdzone przed tą datą.

3. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia państwom członkowskim wydawania zezwoleń na wykonywanie przez przewoźników unijnych regularnych przewozów lotniczych w ramach wykonywania praw przyznanych im przez Zjednoczone Królestwo. Państwa członkowskie nie dyskryminują unijnych przewoźników w związku z tymi zezwoleniami.

Artykuł 10

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia

1. Państwa członkowskie odmawiają wydania, lub w zależności od przypadku, cofają lub zawieszają zezwolenie wydane brytyjskiemu przewoźnikowi lotniczemu, jeżeli:

a) przewoźnik lotniczy nie może zostać uznany za brytyjskiego przewoźnika lotniczego na mocy niniejszego rozporządzenia; lub

b) nie spełniono warunków określonych w art. 8 ust. 2.

2. Państwa członkowskie odmawiają wydania, cofają, zawieszają, ograniczają lub określają warunki w odniesieniu do zezwoleni wydanego brytyjskiemu przewoźnikowi lotniczemu, ograniczają jego działalność lub nakładają warunki dotyczące wykonywania przez niego operacji, w następujących okolicznościach:

- a) nie spełnia on obowiązujących wymogów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony;
 - b) nie spełnia on 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 spełnia on 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 określają warunki w odniesieniu do zezwoleń wydanych brytyjskim przewoźnikom lotniczym, ograniczają ich działalność lub nakładają warunki dotyczące wykonywania przez nich operacji, jeżeli Komisja wezwie je do tego zgodnie z art. 6 lub 7.
4. Państwa członkowskie informują bez zbędnej zwłoki Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszelkich decyzjach o odmowie wydania lub cofnięciu zezwolenia wydanego brytyjskiemu przewoźnikowi lotniczemu zgodnie z ust. 1 i 2.

Artykuł 11 *Certyfikaty i koncesje*

Na potrzeby świadczenia przewozów lotniczych 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 chicagowskiej.

Artykuł 12 *Konsultacje i współpraca*

1. Właściwe organy państw członkowskich konsultują się i współpracują z właściwymi organami Zjednoczonego Królestwa, gdy jest to niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia.
2. Na żądanie państwa członkowskie przekazują Komisji bez zbędnej zwłoki wszelkie informacje uzyskane na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu lub wszelkie inne informacje mające znaczenie dla wdrożenia art. 6 i 7.

Artykuł 13 *Komitet*

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 w połączeniu z art. 5 tego rozporządzenia.

Artykuł 14
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. 126 i 127 umowy o wystąpieniu.

Jednakże art. 8 ust. 3 i art. 9 ust. 2 stosuje się od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania, jeżeli do dnia, o którym mowa w ust. 2 akapit pierwszy, wejdzie w życie kompleksowa umowa ze Zjednoczonym Królestwem dotycząca wykonywania przewozów lotniczych, której Unia jest stroną.

4. Niniejsze rozporządzenie przestaje mieć zastosowanie w tym z poniższych terminów, który przypadnie wcześniej:

a) 30 czerwca 2021 r.;

b) data wejścia w życie lub, w zależności od przypadku, tymczasowego stosowania umowy, o której mowa w ust. 3.

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