

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/502**z dnia 25 marca 2019 r.****w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii****(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-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo przekazało notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii 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, to jest od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednogłośnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 ⁽³⁾ 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 przewozów lotniczych między terytorium tego ostatniego a pozostałymi 27 państwami członkowskimi. Aby zapewnić odpowiednią równowagę między Zjednoczonym Królestwem a pozostałymi 27 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 jego tymczasowy charakter, stosowanie niniejszego rozporządzenia należy ograniczyć do krótkiego okresu, bez uszczerbku dla ewentualnych negocjacji i wejścia w życie przyszłej umowy ze Zjednoczonym Królestwem dotyczącej świadczenia przewozów lotniczych, której Unia będzie stroną. Komisja powinna, na wniosek, otrzymać, tak szybko, jak to możliwe, upoważnienie do prowadzenia negocjacji w sprawie kompleksowej umowy o transporcie lotniczym ze Zjednoczonym Królestwem. Taka umowa powinna zostać bezzwłocznie wynegocjowana i zawarta.
- (6) Aby utrzymać wzajemnie korzystne poziomy połączeń, zarówno brytyjskich przewoźników lotniczych, jak i dla unijnych przewoźników lotniczych, należy przewidzieć porozumienia o współpracy handlowej, takie jak dzielenie oznaczeń linii, zgodnie z zasadą wzajemności.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 20 lutego 2019 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 19 marca 2019 r.

⁽³⁾ 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).

- (7) Ze względu na wyjątkowe i nadzwyczajne okoliczności, które wymagają przyjęcia niniejszego rozporządzenia, i zgodnie z Traktatami, właściwym jest, aby Unia tymczasowo wykonywała stosowne kompetencje dzielone przyznane jej na mocy Traktatów. Jednakże wszelkie skutki niniejszego rozporządzenia dla podziału kompetencji między Unią a państwami członkowskimi powinny być ściśle ograniczone w czasie. Z tego względu kompetencje wykonywane przez Unię powinny być wykonywane wyłącznie w odniesieniu do okresu stosowania niniejszego rozporządzenia. W związku z tym Unia przestanie wykonywać kompetencje dzielone wykonywane w ten sposób, gdy tylko niniejsze rozporządzenie przestanie obowiązywać. Zgodnie z art. 2 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej państwa członkowskie będą zatem od tego momentu ponownie wykonywać swoje kompetencje. Ponadto przypomina się, że zgodnie z protokołem nr 25 w sprawie wykonywania kompetencji dzielonych, załączonym do Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zakres wykonywania kompetencji Unii w niniejszym rozporządzeniu obejmuje wyłącznie elementy regulowane niniejszym rozporządzeniem i nie obejmuje całej dziedziny. Odpowiednie kompetencje Unii i państw członkowskich w odniesieniu do zawierania umów międzynarodowych w dziedzinie transportu lotniczego zostaną określone zgodnie z Traktatami i z uwzględnieniem odpowiednich przepisów unijnych.
- (8) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, aby zachować ważne koncesje unijni przewoźnicy lotniczy muszą stale spełniać wymogi dotyczące własności i kontroli określone w tym rozporządzeniu. Jeżeli wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii odbędzie się bez umowy o wystąpieniu, niektórzy unijni przewoźnicy lotniczy prawdopodobnie napotkają trudności w przestrzeganiu tych wymogów od dnia wystąpienia. Konieczne jest zatem wprowadzenie środków awaryjnych. Zgodnie z zasadami równego traktowania i proporcjonalności środki te powinny ograniczać się do tego, co jest ściśle niezbędne do rozwiązania problemów wynikających z nieuporządkowanego wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii. Z uwagi na te same zasady, konieczne jest również ustanowienie mechanizmów umożliwiających ściśle monitorowanie postępów w zakresie zgodności z wymogami dotyczącymi własności i kontroli oraz wycofanie koncesji, jeżeli jest to uzasadnione. Aby uniknąć nagłego zaprzestania wykonywania operacji lotniczych i umożliwić poszkodowanym pasażerom skorzystanie z lotów powrotnych, cofnięcie koncesji niezgodnej z przepisami, w przypadku gdy nie przedstawiono odpowiedniego planu działań naprawczych, powinno stać się skuteczne dwa tygodnie po wydaniu decyzji o cofnięciu koncesji.
- (9) 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.
- (10) Komisja i państwa członkowskie powinny rozwiązać problemy, które mogą mieć wpływ na istniejące systemy podziału ruchu lotniczego w wyniku wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii. W szczególności należy podjąć odpowiednie środki, aby zapewnić pełną zgodność z tymi systemami i umożliwić w jak największym stopniu uporządkowane przejście, tak aby uniknąć zakłóceń odczuwanych przez pasażerów i przedsiębiorstwa w Unii.
- (11) 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 z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*). 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.
- (12) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie ustanowienie tymczasowych środków regulujących transport lotniczy między Unią a Zjednoczonym Królestwem w przypadku braku umowy o wystąpieniu, 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.

(*) 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).

- (13) Zakres terytorialny niniejszego rozporządzenia i wszelkie odniesienia do Zjednoczonego Królestwa w tym rozporządzeniu nie obejmują Gibraltaru.
- (14) Niniejsze rozporządzenie nie narusza stanowiska prawnego Królestwa Hiszpanii w odniesieniu do suwerenności nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy w Gibraltarze.
- (15) 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,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zakres

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

Artykuł 2

Wykonywanie kompetencji

1. Wykonywanie kompetencji Unii na mocy niniejszego rozporządzenia ogranicza się do okresu stosowania niniejszego rozporządzenia określonego w art. 16 ust. 4. Po upływie tego okresu Unia natychmiast zaprzestaje wykonywania tej kompetencji, a państwa członkowskie ponownie wykonują swoje kompetencje zgodnie z art. 2 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
2. Wykonywanie kompetencji Unii zgodnie z niniejszym rozporządzeniem nie narusza kompetencji państw członkowskich do przyznawania praw przewozowych w ramach trwających lub przyszłych negocjacji, podpisywania lub zawierania umów międzynarodowych dotyczących przewozów lotniczych z dowolnym innym państwem trzecim, oraz ze Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do okresu po zakończeniu stosowania niniejszego rozporządzenia.
3. Wykonywanie kompetencji Unii, o którym mowa w ust. 1, obejmuje wyłącznie elementy regulowane niniejszym rozporządzeniem.
4. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich kompetencji Unii i państw członkowskich w dziedzinie transportu lotniczego w odniesieniu do elementów innych niż te, które są regulowane niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 3

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 i/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 i/lub obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej, i/lub inne państwa członkowskie Europejskiego Obszaru Gospodarczego i/lub obywatele tych państw, w dowolnej kombinacji, samodzielnie bądź wspólnie ze Zjednoczonym Królestwem i/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 określony w art. 16 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 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, które to środki są 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 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; lub
 - 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 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 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 wszystkie 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; lub
 - (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 4

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;
 - d) przez okres nie dłuższy niż pięć miesięcy od pierwszego dnia stosowania określonego w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy, wykonywać regularne i nieregularne międzynarodowe przewozy lotnicze obejmujące przewóz towarów między każdą parą punktów, z których jeden znajduje się na terytorium Unii, a drugi na terytorium państwa trzeciego, jako część usługi z miejscem pochodzenia lub przeznaczenia na terytorium Zjednoczonego Królestwa. Całkowite sezonowe zdolności przewozowe oferowane przez brytyjskich przewoźników lotniczych w odniesieniu do tych przewozów nie mogą przekroczyć całkowitej liczby częstotliwości obsługiwanych przez tych przewoźników w odniesieniu do przewozów wykonanych w 2018 r., odpowiednio, w zimowym i letnim okresie IATA, zgodnie z zasadą pro rata temporis;
 - e) przez okres nie dłuższy niż siedem miesięcy od pierwszego dnia stosowania określonego w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy, kontynuować świadczenie regularnych przewozów lotniczych na trasach objętych obowiązkiem użyteczności publicznej, jeżeli prawo do operowania przyznano zgodnie z art. 16 i 17 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia i z zastrzeżeniem zgodności z warunkami dotyczącymi tych przewozów określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008.
2. Państwa członkowskie wykorzystują okres, o którym mowa w ust. 1 lit. e), do podjęcia wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia, by usługi użyteczności publicznej uznane za niezbędne były nadal świadczone po upływie tego okresu zgodnie z art. 16 i 17 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
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.

Artykuł 5

Porozumienia o współpracy handlowej

1. Przewozy lotnicze zgodnie z art. 4 niniejszego rozporządzenia mogą być wykonywane w ramach porozumień o współpracy handlowej, takich jak porozumienia dotyczące 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 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. Powołanie się na porozumienia o współpracy handlowej, czy to w charakterze przewoźnika wykonującego przewóz czy przewoźnika umownego, w żadnym przypadku nie umożliwia brytyjskiemu przewoźnikowi lotniczemu wykonywania praw innych niż przewidziane w art. 4 ust. 1.
3. 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.
4. 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 niniejszym artykule oraz z mającymi zastosowanie wymogami prawa unijnego i krajowego, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa i ochrony.

Artykuł 6

Leasing statków powietrznych

1. Wykonując prawa przewidziane w art. 4 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 7

Działania dotyczące koncesji w odniesieniu do wymogów dotyczących własności i kontroli

1. W drodze odstępstwa od art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy posiadający koncesję wydaną przez państwo członkowskie inne niż Zjednoczone Królestwo przestanie spełniać wymogi określone w art. 4 lit. f) tego rozporządzenia (zwane dalej „wymogami dotyczącymi własności i kontroli”) ze względu na wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii, niespełnienie tych wymogów nie wpływa na ważność koncesji do końca okresu sześciu miesięcy od pierwszego dnia stosowania określonego w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy niniejszego rozporządzenia, o ile spełnione są warunki określone w ust. 2–5 niniejszego artykułu.

2. W terminie dwóch tygodni od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przewoźnik lotniczy przedstawia właściwemu organowi wydającemu koncesje plan działań naprawczych. Plan ten określa, w sposób kompletny i precyzyjny, środki mające na celu spełnienie przez przewoźnika lotniczego wszystkich wymogów dotyczących własności i kontroli najpóźniej pierwszego dnia po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. W przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie przedstawił planu w terminie, właściwy organ wydający koncesje, po umożliwieniu danemu przewoźnikowi lotniczemu przedstawienia jego stanowiska, cofa niezwłocznie koncesję, ale nie wcześniej niż w dniu, o którym mowa w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy, i informuje o tym Komisję. Takie cofnięcie koncesji staje się skuteczne po upływie dwóch tygodni od decyzji organu wydającego koncesje, ale najwcześniej od dnia, o którym mowa w art. 16 ust. 2. Właściwy organ wydający koncesje powiadamia przewoźnika lotniczego o swojej decyzji i informuje o tym Komisję.
3. Jeżeli dany przewoźnik lotniczy przedstawił plan działań naprawczych w terminie, o którym mowa w ust. 2, właściwy organ wydający koncesje, w terminie dwóch miesięcy od otrzymania planu, ocenia, czy środki w nim określone prowadzą do spełniania przez przewoźnika lotniczego wszystkich wymogów dotyczących własności i kontroli najpóźniej pierwszego dnia po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, oraz czy wydaje się prawdopodobne, że przewoźnik lotniczy wprowadzi te środki przed upływem tego terminu. Właściwy organ wydający koncesje informuje przewoźnika lotniczego i Komisję o swojej ocenie.
4. W przypadku gdy właściwy organ wydający koncesje, po umożliwieniu danemu przewoźnikowi lotniczemu przedstawienia jego stanowiska, stwierdzi, że środki określone w tym planie nie doprowadzą do spełniania przez przewoźnika lotniczego wszystkich wymogów dotyczących własności i kontroli najpóźniej pierwszego dnia po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, lub jeżeli wydaje się mało prawdopodobne, że dany przewoźnik lotniczy wprowadzi te środki przed upływem tego terminu, organ ten może bezzwłocznie cofnąć koncesję. Takie cofnięcie koncesji staje się skuteczne po upływie dwóch tygodni od decyzji organu wydającego koncesje. Właściwy organ wydający koncesje powiadamia przewoźnika lotniczego o swojej decyzji i informuje o tym Komisję.
5. W przypadku gdy właściwy organ wydający koncesje stwierdzi, że środki określone w tym planie prowadzą do spełniania przez przewoźnika lotniczego wszystkich wymogów dotyczących własności i kontroli najpóźniej pierwszego dnia po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, oraz jeżeli wydaje się prawdopodobne, że przewoźnik lotniczy wprowadzi te środki przed upływem tego terminu, organ ten ściśle i w sposób ciągły monitoruje realizację planu i regularnie informuje Komisję o swoich ustaleniach.
6. Do końca okresu, o którym mowa w ust. 1, właściwy organ wydający koncesje podejmuje decyzję, czy przewoźnik lotniczy w pełni przestrzega wymogów dotyczących własności i kontroli. Jeżeli właściwy organ wydający koncesje, po umożliwieniu danemu przewoźnikowi lotniczemu przedstawienia jego stanowiska, postanowi, że przewoźnik lotniczy nie spełnia w pełni wymogów dotyczących własności i kontroli, organ ten cofa koncesję począwszy od pierwszego dnia po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1.
7. W przypadku gdy po udzieleniu właściwemu organowi wydającemu koncesje oraz danemu przewoźnikowi lotniczemu możliwości przedstawienia ich stanowiska Komisja stwierdza, że właściwy organ wydający koncesję nie wycofał danej koncesji, jeżeli takie cofnięcie jest wymagane na mocy ust. 2 lub ust. 6 niniejszego artykułu, Komisja, zgodnie z art. 15 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, zwraca się do właściwego organu wydającego koncesje o cofnięcie koncesji. Zastosowanie ma art. 15 ust. 3 akapit trzeci i czwarty tego rozporządzenia.
8. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla stosowania jakichkolwiek innych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.

Artykuł 8

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 zobowiązujące 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. 15 ust. 2. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą w trybie pilnym, o której mowa w art. 15 ust. 3, jeżeli – w należycie uzasadnionych przypadkach poważnego braku równoważności do celów ust. 2 – jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą.

Artykuł 9

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 niniejszego artykułu, te warunki są znacznie mniej korzystne niż te, z których korzystają brytyjscy 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. 15 ust. 2. Są one przyjmowane zgodnie z procedurą w trybie pilnym, o której mowa w art. 15 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 (WE) nr 868/2004 ⁽⁵⁾ nie ma zastosowania w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 10

Zezwolenie

1. Bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego, aby korzystać z praw przyznanych im na podstawie art. 4, brytyjscy przewoźnicy lotniczy muszą uzyskać zezwolenie od każdego państwa członkowskiego, w którym chcą prowadzić działalność.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 868/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. dotyczące ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 162 z 30.4.2004, s. 1).

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 określonym w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy.

Artykuł 11

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. 10, plany operacyjne, programy i rozkłady lotów na sezon IATA trwający w pierwszym dniu stosowania niniejszego rozporządzenia określonym w art. 16 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 12

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. 10 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. 8 lub 9.

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 13***Certyfikaty i koncesje**

Na potrzeby świadczenia przewozów lotniczych przez brytyjskich przewoźników lotniczych na podstawie niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie uznają za ważne świadectwa zdatności 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 14***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. 8 i 9.

*Artykuł 15***Procedura komitetowa**

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 16***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.

Jednakże art. 7, art. 10 ust. 3 i art. 11 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 umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej.
4. Niniejsze rozporządzenie przestaje mieć zastosowanie w tym z poniższych terminów, który przypadnie wcześniej:
 - a) w dniu wejścia w życie, lub w zależności od przypadku, w dniu rozpoczęcia tymczasowego stosowania, kompleksowej umowy ze Zjednoczonym Królestwem dotyczącej świadczenia usług transportu lotniczego, której Unia jest stroną; lub
 - b) w dniu 30 marca 2020 r.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 25 marca 2019 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

G. CIAMBA

Przewodniczący
