

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/2225**z dnia 23 grudnia 2020 r.****w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze po upływie okresu przejściowego przewidzianego 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,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽¹⁾,

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 Atomowej ⁽²⁾ (zwana dalej „Umową o wystąpieniu”) została zawarta przez Unię w drodze decyzji Rady (UE) 2020/135 ⁽³⁾ i weszła w życie w dniu 1 lutego 2020 r. Okres przejściowy przewidziany w art. 126 Umowy o wystąpieniu (zwany dalej „okresem przejściowym”), podczas którego prawo Unii nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (zwanego dalej „Zjednoczonym Królestwem”) i w Zjednoczonym Królestwie zgodnie z art. 127 Umowy o wystąpieniu, upływa w dniu 31 grudnia 2020 r. W dniu 25 lutego 2020 r. Rada przyjęła decyzję (UE, Euratom) 2020/266 ⁽⁴⁾ upoważniającą do podjęcia negocjacji ze Zjednoczonym Królestwem dotyczących nowej umowy o partnerstwie. Jak wynika z wytycznych negocjacyjnych, upoważnienie obejmuje między innymi elementy niezbędne do kompleksowego rozwiązania kwestii stosunków ze Zjednoczonym Królestwem w zakresie lotnictwa po upływie 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.
- (2) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 ⁽⁵⁾ określono warunki przyznawania przewoźnikom lotniczym koncesji unijnej oraz ustanowiono swobodę świadczenia wewnątrzunijnych przewozów lotniczych.
- (3) W dniu upływu okresu przejściowego oraz w przypadku braku przepisów szczególnych, wygasną wszelkie prawa i obowiązki wynikające 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 państwami członkowskimi.

⁽¹⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 grudnia 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 22 grudnia 2020 r.

⁽²⁾ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Decyzja Rady (UE, Euratom) 2020/266 z dnia 25 lutego 2020 r. upoważniająca do podjęcia negocjacji ze Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczących nowej umowy o partnerstwie (Dz.U. L 58 z 27.2.2020, s. 53).

⁽⁵⁾ 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).

- (4) Należy zatem ustanowić zestaw tymczasowych środków umożliwiających przewoźnikom posiadającym koncesję wydaną w Zjednoczonym Królestwie świadczenie przewozów lotniczych między terytorium Zjednoczonego Królestwa a terytorium państw członkowskich. Aby zapewnić odpowiednią równowagę między Zjednoczonym Królestwem i 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) Kryzys spowodowany pandemią COVID-19 stawia przed państwami członkowskimi znaczne wyzwania logistyczne, w szczególności w odniesieniu do zdolności przewozowych znacznych ilości lekarstw, szczepionek i sprzętu medycznego do państw trzecich i z tych państw, w krótkich terminach i w szczególnie wymagających warunkach przechowywania i logistyki. Należy zapewnić państwom członkowskim wystarczające zdolności przewozowe w zakresie przewozu lotniczego oraz nadzwyczajną dodatkową elastyczność w tym celu, w tym możliwość korzystania ze statków powietrznych państw trzecich. Dlatego też należy przyznać dodatkowe elementy w postaci praw przewozowych wynikających z piątej wolności lotniczej w zakresie przewozu towarów, ściśle ograniczone do wykonywania tego rodzaju działalności na zasadzie doraźnej, tak aby w takich wyjątkowych przypadkach można było korzystać z przewoźników brytyjskich. Państwa członkowskie powinny również mieć możliwość przyznawania dodatkowych praw na świadczenie usług lotniczego pogotowia ratunkowego.
- (6) Aby odzwierciedlić tymczasowy charakter niniejszego rozporządzenia, powinno mieć ono zastosowanie – w zależności od tego, co nastąpi wcześniej – do dnia 30 czerwca 2021 r. albo do dnia wejścia w życie albo, w stosownych przypadkach, do dnia rozpoczęcia 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 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).
- (7) Aby utrzymać wzajemnie korzystne poziomy zapewnienia połączeń, należy umożliwić pewne porozumienia o współpracy handlowej zarówno dla brytyjskich przewoźników lotniczych, jak i dla unijnych przewoźników lotniczych, zgodnie z zasadą wzajemności.
- (8) Ze względu na wyjątkowe i nadzwyczajne okoliczności, które wymagają przyjęcia niniejszego rozporządzenia, i zgodnie z Traktatami, właściwym jest, aby Unia tymczasowo wykonywała stosowną kompetencję dzieloną przyznaną 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 kompetencja wykonywana przez Unię powinna być wykonywana wyłącznie w odniesieniu do okresu stosowania niniejszego rozporządzenia. W związku z tym Unia przestanie wykonywać kompetencję dzieloną wykonywaną w ten sposób, gdy tylko niniejsze rozporządzenie przestanie obowiązywać. Zgodnie z art. 2 ust. 2 TFUE państwa członkowskie będą zatem od tego momentu, pod względem wykonywania swej kompetencji, w takiej sytuacji, jak gdyby niniejsze rozporządzenie nie zostało przyjęte. Ponadto przypomina się, że zgodnie z Protokołem nr 25 w sprawie wykonywania kompetencji dzielonych, załączonym do TUE i TFUE, 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, w tym decyzji (UE, Euratom) 2020/266 upoważniającej do podjęcia negocjacji ze Zjednoczonym Królestwem.
- (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 upoważnieniami.
- (10) 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⁽⁶⁾. Biorąc pod uwagę potencjalny wpływ tych środków na łączność lotniczą między państwami członkowskimi, w przypadku przyjmowania tych środków należy sto-

⁽⁶⁾ 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).

sować 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.

- (11) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie ustanowienie tymczasowych środków regulujących transport lotniczy między Unią a Zjednoczonym Królestwem w przypadku braku, w dniu upływu okresu przejściowego, umowy regulującej przyszłe stosunki w dziedzinie lotnictwa, 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 TUE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (12) Z uwagi na pilny charakter sprawy związany z upływem okresu przejściowego, 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 TUE, TFUE i Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (13) Zakres terytorialny niniejszego rozporządzenia i wszelkie odniesienia do Zjednoczonego Królestwa w niniejszym 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 następnego dnia po dniu upływu okresu przejściowego, chyba że przed tą datą wejdzie w życie albo, w zależności od przypadku, zacznie być tymczasowo stosowana 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:

Artykuł 1

Zakres

Niniejsze rozporządzenie ustanawia tymczasowy zestaw środków regulujących transport lotniczy między Unią a Zjednoczonym Królestwem po upływie okresu przejściowego przewidzianego w art. 126 Umowy o wystąpieniu.

Artykuł 2

Wykonywanie kompetencji

1. Wykonywanie kompetencji Unii na mocy niniejszego rozporządzenia ogranicza się do okresu stosowania niniejszego rozporządzenia określonego w art. 15 ust. 4. Po upływie tego okresu Unia natychmiast zaprzestaje wykonywania tej kompetencji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a państwa członkowskie, w odniesieniu do wykonywania swej kompetencji zgodnie z art. 2 ust 2 TFUE, znajdują się w takiej sytuacji, jak gdyby niniejsze rozporządzenie nie zostało przyjęte.
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. Nie narusza ono również decyzji (UE, Euratom) 2020/266 upoważniającej do podjęcia negocjacji ze Zjednoczonym Królestwem w sprawie nowej umowy o partnerstwie.

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) posiada 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, o którym mowa w art. 15 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 wyłączone, 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 lub 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 towarów 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 TUE i TFUE, 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.
2. 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.
3. Niezależnie od ust. 2 państwa członkowskie mogą zezwolić, na zasadzie doraźnej i zgodnie ze swym prawem krajowym, na świadczenie na swoim terytorium przez brytyjskiego przewoźnika lotniczego:
 - a) usług lotniczego pogotowia ratunkowego;
 - b) nieregularnych przewozów lotniczych obejmujących przewóz towarów między punktami na ich terytorium a punktami znajdującymi się w państwach trzecich, jako część usługi z miejscem pochodzenia lub przeznaczenia na terytorium Zjednoczonego Królestwa w zakresie niezbędnym do przewozu sprzętu medycznego, szczepionek i lekarstw, pod warunkiem iż nie stanowią one ukrytej formy regularnych przewozów lotniczych.

Artykuł 5

Porozumienia o współpracy handlowej

1. Przewozy lotnicze zgodnie z art. 4 mogą być wykonywane w drodze 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 umożliwi brytyjskiemu przewoźnikowi lotniczemu wykonywania praw innych niż przewidziane w art. 4 ust. 1.

Akapit pierwszy niniejszego ustępu nie może być jednak stosowany w taki sposób aby uniemożliwiać 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 z przewoźnikiem wykonującym 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 transportu lotniczego stanowi część przewozu wykonywanego przez tego przewoźnika brytyjskiego między punktem znajdującym się na terytorium Zjednoczonego Królestwa a odpowiednim punktem na terytorium danego państwa trzeciego.

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 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

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 iure* 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, bezwzględnie 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. 14 ust. 2. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą w trybie pilnym, o której mowa w art. 14 ust. 3, jeżeli – w należycie uzasadnionych przypadkach poważnego braku równoważności do celów niniejszego ustępu – jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą.

Artykuł 8

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 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. 14 ust. 2. Są one przyjmowane zgodnie z procedurą w trybie pilnym, o której mowa w art. 14 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) 2019/712 ⁽⁷⁾ nie ma zastosowania w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 9

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.

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.

⁽⁷⁾ 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).

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, o którym mowa w art. 15 ust. 2 akapit pierwszy.

Artykuł 10

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. Przedłożenie w odniesieniu do świadczenia przewozów lotniczych mających mieć miejsce w styczniu 2021 r. musi być dokonane z największym możliwym wyprzedzeniem przed rozpoczęciem przewozu.

2. Z zastrzeżeniem art. 9, plany operacyjne, programy i rozkłady lotów na sezon IATA trwający w pierwszym dniu stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym mowa w art. 15 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 upoważnień 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 upoważnieniami.

Artykuł 11

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. 9 ust. 2.

2. Państwa członkowskie odmawiają wydania, cofają, zawieszają, ograniczają lub określają warunki w odniesieniu do zezwolenia 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. 7 lub 8.

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 12***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 13***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. 7 i 8.

*Artykuł 14***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 15***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 i w Zjednoczonym Królestwie zgodnie art. 126 i 127 Umowy o wystąpieniu.

Jednakże art. 9 ust. 3 i art. 10 ust. 2 stosuje się od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się, jeżeli do dnia, o którym mowa w ust. 2 akapit pierwszy, wejdzie w życie albo, w zależności od przypadku, zacznie być tymczasowo stosowana umowa ze Zjednoczonym Królestwem regulująca kompleksowo wykonywanie przewozów lotniczych, której Unia będzie 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 albo, w zależności od przypadku, data rozpoczęcia 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 23 grudnia 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
D. M. SASSOLI
Przewodniczący

W imieniu Rady
M. ROTH
Przewodniczący
