

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 21.4.2008
KOM(2008) 175 wersja ostateczna

2006/0130 (COD)

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

na mocy art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE

dotyczący

wspólnego stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty Europejskiej (przekształcenie)

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

na mocy art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE

dotyczący

wspólnego stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty Europejskiej (przekształcenie)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. PRZEBIEG PROCEDURY

Data przekazania wniosku do Parlamentu Europejskiego i Rady (COM(2006) 396 – 2006/0130 (COD))	18 lipca 2006 r.
Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny:	31 maja 2007 r.
Data wydania opinii przez Parlament Europejski, pierwsze czytanie:	11 lipca 2007 r.
Data przyjęcia wspólnego stanowiska: jednomyślnie	18.4.2008

2. CEL WNIOSKU KOMISJI

Komisja przyjęła dnia 18 lipca 2006 r. wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty (przekształcenie), które zastąpi trzy rozporządzenia: 2407/92, 2408/92 i 2409/92 (zwane „trzecim pakietem lotniczym”)¹.

Wniosek ten zawiera następujące główne elementy przekształcenia:

- (1) **zaostrzenie wymagań w zakresie wydawania i cofania koncesji;**
- (2) **zaostrzenie wymagań dotyczących leasingu statków powietrznych;**
- (3) **wyjaśnienie zasad dotyczących obowiązku użyteczności publicznej (ang. public service obligations – PSO):** zasady te zostały znowelizowane w celu zminimalizowania ograniczeń administracyjnych, uniknięcia przypadków zbyt częstego uciekania się do PSO i zachęcenia większej ilości oferentów do udziału w procedurach przetargowych;
- (4) **wyjaśnienie ram mających zastosowanie do stosunków z państwami trzecimi:** wniosek zastępuje całkowicie obowiązujące między państwami członkowskimi

¹ Rozporządzenie (EWG) nr 2407/92 w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240 z 24.8.1992 r., s. 1); rozporządzenie (EWG) nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992 r., s. 8); rozporządzenie (EWG) 2409/92 w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz.U. L 240 z 24.8.1992 r., s. 15).

umowy dwustronne, które w dalszym ciągu ograniczają swobodę świadczenia przewozów lotniczych;

- (5) **wyjaśnienie zasad dotyczących rozdziału ruchu lotniczego między portami lotniczymi:** obecna, dwuetapowa procedura – najpierw ustanowienie systemu portów lotniczych, a następnie określenie zasad rozdziału ruchu lotniczego – zastąpiona zostaje jednoetapową procedurą, gdzie koncepcja „systemu portów lotniczych” nie występuje;
- (6) **poprawa ochrony praw konsumenta (przejrzystość cenowa i zasada równego traktowania):** wniosek stanowi, że taryfy lotnicze muszą obejmować wszystkie należne podatki i dodatkowe opłaty, a przewoźnicy lotniczy przekazują opinii publicznej wyczerpujące informacje na temat swoich taryf lotniczych i stawek oraz związanych z nimi warunków.

3. UWAGI DO WSPÓLNEGO STANOWISKA

Wspólne stanowisko jest nie tylko stanowiskiem Rady, ale odzwierciedla także kompromis wynegocjowany między trzema instytucjami w wyniku negocjacji przeprowadzonych jesienią 2007 r. Przewodniczący Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego wskazał w liście do Przewodniczącego Rady, że w tej sytuacji zaleca komisji TRAN przyjęcie wspólnego stanowiska przedstawionego w drugim czytaniu pod warunkiem, że zachowana zostanie zaproponowana przez Parlament terminologia dotycząca leasingu statków powietrznych z załogą.

Kompromis ten wraz z wnioskiem PE został zatwierdzony przez Radę podczas posiedzenia Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii w dniu 30 listopada 2007 r.

Poza tym konkretnym punktem, inne elementy dyskutowane między trzema instytucjami i będące przedmiotem kompromisu odzwierciedlonego we wspólnym stanowisku dotyczą:

- **społecznego wymiaru rynku wewnętrznego:** obie instytucje zadowolily się „punktem preambuły” (punkt 8a) przypominającym o obowiązkach państw członkowskich w zakresie stosowania istotnego ustawodawstwa socjalnego, krajowego i europejskiego. Ponadto Komisja zobowiązała się do poinformowania obu instytucji o wynikach prowadzonego przez nią badania dotyczącego wpływu wewnętrznego rynku lotniczego na zatrudnienie i warunki pracy;
- **solidności finansowej na wypadek konieczności pokrycia zwrotu kosztów i repatriacji pasażerów w przypadku upadłości przewoźnika:** tekst nie zawiera już żadnego odniesienia do tej kwestii, jednakże Komisja zbada wykonalność i następstwa wszelkich środków przewidujących obowiązek ubezpieczenia pokrywającego zwrot kosztów biletów i koszty repatriacji;
- **stosunków zewnętrznych:** ten wymiar wniosku został kategorycznie odrzucony przez Radę. Dążąc do osiągnięcia kompromisu i w celu ułatwienia ogólnego porozumienia między wszystkimi instytucjami Komisja zaakceptowała wyłączenie z zakresu wniosku postanowień w sprawie stosunków zewnętrznych, wydała jednakże wspólne oświadczenie z państwami członkowskimi w sprawie współpracy w zakresie dostępu państwa trzecich do wewnętrznego rynku transportu lotniczego. Ponadto wydała ona również jednostronne oświadczenie w sprawie ograniczeń w umowach o wspólnej obsłudze połączeń („code-share”) zawieranych między wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi i przewoźnikami z państw trzecich, w formie zawartej w nowym artykule 15 ust. 5;
- **rozdziału ruchu lotniczego pomiędzy portami lotniczymi:** nowy art. 19 umożliwia rozdział ruchu lotniczego pomiędzy portami lotniczymi pod warunkiem, że porty lotnicze:

- obsługują to samo miasto lub tę samą konurbację,
 - dysponują odpowiednią infrastrukturą transportową umożliwiającą w jak najszerszym zakresie bezpośrednie połączenie, dzięki któremu można dotrzeć do portu lotniczego w ciągu 90 minut przy uwzględnieniu, w razie potrzeby, przekroczenia granicy,
 - są połączone ze sobą oraz z miastem lub konurbacją, które obsługują, za pośrednictwem częstych, niezawodnych i sprawnych usług transportu publicznego;
 - oferują przewoźnikom lotniczym niezbędne usługi i nie ograniczają w zbyt dużym stopniu ich możliwości prowadzenia działalności zarobkowej.
- **informacji dotyczących cen:** obowiązek przejrzystości informacji i zasadę niedyskryminacji rozszerzono na wszystkie loty rozpoczynające się we Wspólnocie, w tym loty prowadzone przez linie lotnicze z państw trzecich (art. 24). Ogłoszone dla tych lotów ostateczne ceny będą musiały zawierać taryfy, podatki, opłaty lotniskowe i inne opłaty, dopłaty i należności. Punkt preambuły (punkt 15) zachęca wspólnotowych przewoźników lotniczych do wykazania się takim samym poziomem przejrzystości w zakresie cen lotów do portów lotniczych na terytorium Wspólnoty.

Komisja z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w wyniku negocjacji międzyinstytucjonalnych nowe zasady zostały znacznie ulepszone i stały się dużo jaśniejsze.

4. PODSUMOWANIE

Komisja uznaje, że wspólne stanowisko Rady przyczynia się do zachowania głównego celu i ducha jej wniosku, w związku z czym może mu udzielić swojego poparcia. Komisja z zadowoleniem przyjmuje fakt, że odpowiada ono stanowi negocjacji międzyinstytucjonalnych, co umożliwia przyjęcie omawianego wniosku w drugim czytaniu.