

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

WERSJA OSTATECZNA
A6-0178/2007

11.5.2007

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty (przekształcenie)
(COM(2006)0396 – C6-0248/2006 –2006/0130 (COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Arūnas Degutis

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
większość oddanych głosów
- **I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- **II Procedura współpracy (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
większość głosów ogólnej liczby posłów do PE by odrzucić lub
wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- *** Procedura zgody
*większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem
przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu WE oraz w
art. 7 Traktatu UE*
- ***I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- ***II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów do PE by
odrzucić lub wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- ***III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)
większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólny projekt

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

Poprawki do tekstu legislacyjnego

W poprawkach Parlamentu zmiany zaznaczone są wytłuszczonym drukiem i kursywą. Oznaczenia zwykłą kursywą są wskazówką dla służb technicznych, że proponowana jest, w celu opracowania tekstu końcowego, korekta elementów tekstu legislacyjnego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub brakujących w danej wersji językowej.) Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	29
PROCEDURA	33

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty (przekształcenie)

(COM (2006)0396 – C6-0248/2006 –2006/0130 (COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM (2006)0396)¹,
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 i art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0248/2006),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0178/2007),
1. zatwierdza wniosek Komisji po poprawkach;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawki Parlamentu

Poprawka 1 Punkt 6 preambuły

(6) W celu zapewnienia spójnego monitorowania zgodności z wymogami koncesji wszystkich wspólnotowych przewoźników lotniczych, organy wydające koncesje powinny regularnie oceniać sytuację finansową przewoźników lotniczych. Dlatego też ci ostatni powinni przekazywać odpowiednie informacje na temat swojej sytuacji finansowej, w szczególności w pierwszych dwóch latach

(6) W celu zapewnienia spójnego monitorowania zgodności z wymogami koncesji wszystkich wspólnotowych przewoźników lotniczych, organy wydające koncesje powinny regularnie oceniać sytuację finansową przewoźników lotniczych. Dlatego też ci ostatni powinni przekazywać odpowiednie informacje na temat swojej sytuacji finansowej, w szczególności w pierwszych dwóch latach

¹ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

działalności, gdyż okres ten jest szczególnie newralgiczny jeśli chodzi o przetrwanie przewoźnika lotniczego na rynku.

działalności, gdyż okres ten jest szczególnie newralgiczny, jeśli chodzi o przetrwanie przewoźnika lotniczego na rynku. ***Aby uniknąć zakłóceń konkurencji wynikających ze stosowania różnych zasad na szczeblu krajowym, konieczne jest zagwarantowanie przejrzystości oraz przeprowadzenie wspólnej kontroli sytuacji finansowej wszystkich przewoźników działających w UE przez Komisję i państwa członkowskie.***

Poprawka 2
Artykuł 1 ustęp 1

1. Niniejsze rozporządzenie reguluje kwestie wydawania koncesji wspólnotowym przewoźnikom lotniczym, prawo wspólnotowych przewoźników lotniczych do świadczenia usług lotniczych na terenie Wspólnoty oraz ceny usług lotniczych na terenie Wspólnoty.

1. Niniejsze rozporządzenie reguluje kwestie wydawania koncesji wspólnotowym przewoźnikom lotniczym, prawo wspólnotowych przewoźników lotniczych do świadczenia usług lotniczych na terenie Wspólnoty oraz ceny usług lotniczych ***świadczonych*** na terenie Wspólnoty. ***Przepisy dotyczące informacji i zakazu dyskryminacji w zakresie taryf mają zastosowanie do lotów dokonywanych z lotniska na terytorium państwa członkowskiego oraz lotów zakontraktowanych przez przewoźnika wspólnotowego dokonywanych z lotniska znajdującego się w kraju trzecim na lotnisko na terytorium państwa członkowskiego, chyba że w kraju trzecim na przewoźników lotniczych nałożone są te same obowiązki.***

Uzasadnienie

Uściślenie.

Celem przepisów dotyczących informacji i zakazu dyskryminacji w zakresie taryf jest ochrona pasażerów. Rozszerzenie zakresu tych przepisów zapewni bardziej skuteczne stosowanie.

Poprawka 3
Artykuł 2 punkt 15

(15) „regionalny port lotniczy” oznacza każdy port lotniczy spełniający przynajmniej jedno kryterium z wymienionych w załączniku II; **skreślony**

Uzasadnienie

Każda definicja „regionalnego portu lotniczego” dla celów obowiązku użyteczności publicznej obejmie niektóre lotniska znajdujące się w regionach mających uzasadnienie ekonomiczne i wykluczy niektóre lotniska w regionach, które potrzebują wsparcia gospodarczego lub społecznego. Obowiązek użyteczności publicznej ma uzasadnienie jedynie w przypadku lotnisk, które obsługują regiony wykazujące potrzeby gospodarcze i społeczne. W związku z powyższym proponuje się usunięcie tej definicji.

Poprawka 4
Artykuł 2 punkt 19

(19) „taryfy lotnicze” oznaczają ceny podawane w EUR lub w walucie lokalnej, które pasażerowie płacą przewoźnikom lotniczym lub ich przedstawicielom za przewóz tych pasażerów oraz ich bagażu w ramach usług lotniczych oraz wszystkie warunki, w których ceny te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji i inne usługi pomocnicze, **a także zawierające wszelkie należne podatki i dodatkowe opłaty;**

(19) „taryfy lotnicze” oznaczają ceny podawane w EUR lub w walucie lokalnej, które pasażerowie płacą przewoźnikom lotniczym lub ich przedstawicielom za przewóz tych pasażerów oraz ich bagażu w ramach usług lotniczych oraz wszystkie warunki, w których ceny te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji i inne usługi pomocnicze;

Uzasadnienie

Proponuje się utrzymanie definicji taryf podanej przez IATA oraz wprowadzenie wymogu dotyczącego należnych podatków i dodatkowych opłat do art. 24.

Poprawka 5
Artykuł 2 punkt 20

(20) „stawki lotnicze” oznaczają ceny podawane w EUR lub w walucie lokalnej, płacone za przewóz ładunków oraz warunki, w jakich te ceny mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji i inne usługi pomocnicze, **a także zawierające wszelkie należne podatki i dodatkowe opłaty;**

(20) „stawki lotnicze” oznaczają ceny podawane w EUR lub w walucie lokalnej, płacone za przewóz ładunków oraz warunki, w jakich te ceny mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji i inne usługi pomocnicze;

Uzasadnienie

Proponuje się utrzymanie definicji stawek podanej przez IATA oraz wprowadzenie wymogu dotyczącego należnych podatków i dodatkowych opłat do art. 24.

Poprawka 6
Artykuł 2 punkt 24 a (nowy)

***(24a) „umowa leasingowa bez załogi”
(tzw. leasing suchy) oznacza umowę
pomiędzy przewoźnikami lotniczymi
o użytkowanie samolotu na podstawie
certyfikatu AOC leasingobiorcy;***

Uzasadnienie

Zaleca się wprowadzenie definicji zgodnej z UE-OPS.

Poprawka 7
Artykuł 2 punkt 24 b (nowy)

***(24b) „umowa leasingowa z załogą”
(tzw. leasing mokry) oznacza umowę
pomiędzy przewoźnikami lotniczymi
o użytkowanie samolotu na podstawie
certyfikatu AOC leasingodawcy;***

Uzasadnienie

Zaleca się wprowadzenie definicji zgodnej z UE-OPS.

Poprawka 8
Artykuł 2 punkt 24 c (nowy)

***(24c) „główne miejsce prowadzenia
działalności” oznacza główną siedzibę oraz
siedzibę statutową, jeżeli taka istnieje,
wspólnotowego przewoźnika lotniczego na
terytorium państwa członkowskiego, na
którym odbywa się ruch lotniczy, starty
lub lądowania stanowiące znaczną część
działalności operacyjnej wspólnotowego
przewoźnika lotniczego.***

Uzasadnienie

Niniejszy artykuł należy rozpatrywać łącznie z art. 4 lit. a). Termin „działalność operacyjna” jest pojęciem szerszym niż „usługi lotnicze” i obejmuje takie czynności niezwiązane z lotem, jak odpoczynek i konserwacja. Termin „usługi lotnicze” wykluczyłby z zakresu rozporządzenia przewoźników działających legalnie na terenie Wspólnoty, takich jak światowi przewoźnicy towarowi, którzy odbywają znaczną część lotów poza teren Wspólnoty. Zmiana ta odnosi się również do poprawki 10 do art. 4.

Poprawka 9

Artykuł 3 ustęp 1 akapit pierwszy

Żadnemu przedsiębiorstwu nie zezwala się na przewóz drogą powietrzną pasażerów, poczty i/lub towarów odpłatnie i/lub wynajem na terenie Wspólnoty, jeżeli nie została mu przyznana odpowiednia koncesja.

Żadnemu przedsiębiorstwu **mającemu siedzibę we Wspólnocie** nie zezwala się na przewóz drogą powietrzną pasażerów, poczty i/lub towarów odpłatnie i/lub wynajem na terenie Wspólnoty, jeżeli nie została mu przyznana odpowiednia koncesja.

Uzasadnienie

Należy zaznaczyć, że przewoźnicy z krajów trzecich nie są wyłączeni ze świadczenia wewnątrzspółnotowych usług lotniczych.

Poprawka 10

Artykuł 3 ustęp 3 litera b)

(b) lokalne przeloty nie obejmujące przewozu pomiędzy różnymi portami lotniczymi.

(b) lokalne przeloty nie obejmujące przewozu **pasażerów, poczty i/lub ładunku** pomiędzy różnymi portami lotniczymi.

Poprawka 11

Artykuł 4 litera a)

(a) jego **główna siedziba oraz statutowa siedziba, jeżeli istnieje, znajdują** się na terenie Wspólnoty oraz prowadzi ono przeważającą część swojej działalności na terenie Wspólnoty;

(a) jego **główne miejsce wykonywania działalności znajduje** się na terenie Wspólnoty oraz **świadczy** ono przeważającą część **swoich usług lotniczych** na terenie, z terenu i na teren Wspólnoty;

Uzasadnienie

Aby zapobiec nieporozumieniom należy uprościć tekst i wykorzystać terminy z art. 2.

Poprawka 12 Artykuł 4 litera c)

(c) w przypadku, gdy przedsiębiorstwo występuje o koncesję do organu państwa członkowskiego, jego **główna siedziba oraz statutowa siedziba, jeżeli istnieje, znajdują** się w tym państwie członkowskim, **prowadzi ono zasadniczą część swojej działalności na terenie tego państwa członkowskiego oraz w przypadku, gdy AOC wydaje krajowy organ, to właśnie państwo członkowskie jest odpowiedzialne za nadzór nad AOC;**

(c) w przypadku, gdy przedsiębiorstwo występuje o koncesję do organu państwa członkowskiego, jego **główne miejsce wykonywania działalności znajduje** się w tym państwie członkowskim;

Uzasadnienie

Zaleca się uproszczenie tekstu dzięki użyciu terminu określonego w art. 2 i przeniesieniu kryterium dotyczącego AOC do art. 6.

Poprawka 13 Artykuł 4 litera c a) (nowa)

(ca) ma do dyspozycji jeden lub więcej statków powietrznych stanowiących jego własność lub będących w leasingu bez załóg (tzw. leasing suchy) na podstawie umowy;

Uzasadnienie

To kryterium znajduje się w art. 13 wniosku Komisji, ponieważ jednak jest to warunek przyznania koncesji, należy je wprowadzić do art. 4.

Poprawka 14 Artykuł 4 litera d)

(d) jego główną działalnością jest **transport lotniczy** oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną działalnością handlową statku

(d) jego główną działalnością jest **świadczenie usług lotniczych** oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną

powietrznego lub naprawą i konserwacją statku powietrznego;

działalnością handlową statku powietrznego lub naprawą i konserwacją statku powietrznego;

Uzasadnienie

Należy użyć terminu określonego w art. 2.

Poprawka 15
Artykuł 4 litera (h a) (nowa)

(ha) wykaże ono, że posiada wystarczającą ochronę ubezpieczeniową, umożliwiającą zwrot wpłaconych kwot oraz pokrycie kosztów transportu powrotnego pasażerów w przypadku, gdyby nie było w stanie zrealizować zarezerwowanych lotów z powodu niewypłacalności lub cofnięcia koncesji.

Uzasadnienie

Należy zagwarantować, że pasażerowie nie poniosą dodatkowych kosztów w razie niewypłacalności danego przewoźnika lotniczego.

Poprawka 16
Artykuł 5 ustęp 1 litera b a) (nowa)

(ba) jego kapitał netto wynosi co najmniej 100 000 EUR.

Uzasadnienie

Wysokość kapitału netto jest ważnym wskaźnikiem sytuacji finansowej przedsiębiorstw. W związku z tym każdy przewoźnik lotniczy powinien spełnić ten minimalny wymóg.

Poprawka 17
Artykuł 5 ustęp 2

2. Do celów ust. 1 każdy wnioskodawca przedstawia plan operacyjny na okres przynajmniej pierwszych trzech lat działalności Plan operacyjny wyszczególnia również powiązania

2. Do celów ust. 1 każdy wnioskodawca przedstawia plan operacyjny na okres przynajmniej pierwszych trzech lat działalności Plan operacyjny wyszczególnia również powiązania

finansowe wnioskodawcy z każdą inną działalnością handlową, w którą wnioskodawca jest zaangażowany bezpośrednio lub przez przedsiębiorstwa związane. Wnioskodawca dostarcza również wszystkie istotne informacje; w szczególności dane określone w części 1 załącznika I.

finansowe wnioskodawcy z każdą inną działalnością handlową, w którą wnioskodawca jest zaangażowany bezpośrednio lub przez przedsiębiorstwa związane. Wnioskodawca dostarcza również wszystkie istotne informacje; w szczególności dane określone w części 1 załącznika I. **Każdy wnioskodawca ustanawia przepisy pozwalające uniknąć społecznych konsekwencji bankructwa lub je złagodzić.**

Uzasadnienie

Wniosek Komisji nie obejmuje żadnego postanowienia dotyczącego negatywnych społecznych skutków bankructwa linii lotniczej.

Poprawka 18 Artykuł 5 ustęp 3 akapit pierwszy

Ustępów 1 oraz 2 niniejszego artykułu nie stosuje się do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie działalnością wykorzystującą statek powietrzny o wadze poniżej 10 ton (maksymalna masa startowa) i/lub z ilością poniżej 20 miejsc. Tacy przewoźnicy lotniczy są zawsze w stanie wskazać, że ich kapitał netto stanowi przynajmniej 100 000 EUR lub dostarczyć, w przypadku gdy jest to wymagane przez organ wydający koncesje, informacje istotne do celów art. 9 ust. 2.

Ustępów 1 oraz 2 niniejszego artykułu nie stosuje się do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie działalnością wykorzystującą statek powietrzny o wadze poniżej 10 ton (maksymalna masa startowa) i/lub z ilością poniżej 20 miejsc. Tacy przewoźnicy lotniczy są zawsze w stanie wskazać, że ich kapitał netto stanowi przynajmniej 100 000 EUR lub dostarczyć, w przypadku gdy jest to wymagane przez **właścivi** organ wydający koncesje, informacje istotne do celów art. 9 ust. 2.

Uzasadnienie

Sformułowanie musi być zgodne z definicjami.

Poprawka 19 Artykuł 6 ustęp 2

2. Wszelkie zmiany w AOC wspólnotowego przewoźnika lotniczego znajdują odzwierciedlenie w koncesji.

2. Wszelkie zmiany w AOC wspólnotowego przewoźnika lotniczego znajdują **w razie konieczności** odzwierciedlenie w koncesji.

Uzasadnienie

AOC jest dokumentem, który jest często modyfikowany, aby uwzględnić zmiany we flocie operatora. Nie ma potrzeby modyfikowania koncesji po każdej zmianie dokonanej w AOC.

Poprawka 20 Artykuł 6 ustęp 2 a (nowy)

2a. Jeżeli AOC jest przyznawany przez organ krajowy, właściwe władze danego państwa członkowskiego są odpowiedzialne za udzielenie, odmowę, cofnięcie lub zawieszenie AOC i koncesji przewoźnika wspólnotowego.

Uzasadnienie

Należy wyjaśnić kwestię odpowiedzialności za udzielanie AOC i koncesji oraz nadzór nad nimi.

Poprawka 21 Artykuł 8 ustęp 2 akapit pierwszy

Właściwy organ wydający koncesje dokładnie monitoruje zgodność z wymaganiami niniejszego rozdziału. W każdym przypadku organ ten dokonuje przeglądu zgodności z wymaganiami po dwóch latach od wydania nowej koncesji, w przypadku podejrzenia wystąpienia ewentualnych problemów lub na wniosek Komisji.

Właściwy organ wydający koncesje dokładnie monitoruje zgodność z wymaganiami niniejszego rozdziału. W każdym przypadku organ ten dokonuje przeglądu zgodności z wymaganiami ***w następujących przypadkach:***

(a) po dwóch latach od wydania nowej koncesji, ***lub***

(b) w przypadku podejrzenia wystąpienia ewentualnych problemów, lub

(c) na wniosek Komisji.

Uzasadnienie

Należy sprecyzować, że zgodność winna zostać sprawdzona w każdym z trzech powyższych przypadków.

Poprawka 22 Artykuł 8 ustęp 3 litera b)

(b) zaprzestał działalności na więcej niż **trzy miesiące**.

(b) zaprzestał działalności na więcej niż **sześć miesięcy**.

Uzasadnienie

Sześciomiesięczny okres zaprzestania działalności sprawdził się w praktyce, dlatego należy go utrzymać.

Poprawka 23 Artykuł 8 ustęp 5 litera a)

(a) z wyprzedzeniem o planach dotyczących zasadniczej zmiany w skali swojej działalności;

(a) z wyprzedzeniem o planach dotyczących **prowadzenia nowej regularnej działalności usługowej lub nieregularnej działalności usługowej na kontynencie lub w rejonie świata wcześniej nieobjętym świadczeniem usług, zmiany w typach lub ilości używanych samolotów lub** zasadniczej zmiany w skali swojej działalności;

Uzasadnienie

Obowiązująca wersja rozporządzenia 2407/92 określa dokładniej przypadki, w których należy powiadomić właściwy organ wydający koncesje. Należy w związku z tym zachować tekst rozporządzenia.

Poprawka 24 Artykuł 8 ustęp 8 akapit pierwszy

Ustępów 4, 5 oraz 6 nie stosuje się do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie działalnością wykorzystującą statek powietrzny o wadze poniżej 10 ton (maksymalna masa startowa) i/lub z ilością poniżej 20 miejsc. Tacy przewoźnicy lotniczy są zawsze w stanie wskazać, że ich kapitał netto stanowi przynajmniej 100 000 EUR lub dostarczyć, w przypadku gdy jest to wymagane przez organ wydający koncesje, informacji istotnych do celów art. 9 ust. 2.

Ustępów 4, 5 oraz 6 nie stosuje się do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie działalnością wykorzystującą statek powietrzny o wadze poniżej 10 ton (maksymalna masa startowa) i/lub z ilością poniżej 20 miejsc. Tacy przewoźnicy lotniczy są zawsze w stanie wskazać, że ich kapitał netto stanowi przynajmniej 100 000 EUR lub dostarczyć, w przypadku gdy jest to wymagane przez **właściwy** organ wydający koncesje, informacji istotnych do celów art. 9 ust. 2.

Uzasadnienie

Sformułowanie musi być zgodne z definicjami.

Poprawka 25

Artykuł 9 ustęp 1 akapit pierwszy

Właściwy organ wydający koncesje zawiesza lub cofa koncesję, jeżeli **już nie jest przekonany co do możliwości spełnienia** obecnych i potencjalnych zobowiązań **przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego na okres 12 miesięcy**.

Właściwy organ wydający koncesje zawiesza lub cofa koncesję, jeżeli **istnieje uzasadnione podejrzenie, że wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie jest w stanie spełnić** obecnych i potencjalnych zobowiązań **w okresie 12 miesięcy**.

Uzasadnienie

Odniesienie do „przekonania” organu jest z prawniczego punktu widzenia nieuzasadnione. W tym przypadku konieczne są obiektywne i dające się prześledzić podstawy, które zapewniają ogólnie przyjęte założenie uzasadnionego podejrzenia.

Poprawka 26

Artykuł 9 ustęp 1 akapit drugi

Właściwy organ wydający koncesje może przyznać tymczasową koncesję na okres nieprzekraczający 12 miesięcy, do czasu reorganizacji finansowej wspólnotowego przewoźnika lotniczego, pod warunkiem iż tymczasowa koncesja odzwierciedla wszelkie zmiany w AOC oraz występuje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej w tym okresie czasu.

Właściwy organ wydający koncesje może przyznać tymczasową koncesję na okres nieprzekraczający 12 miesięcy, do czasu reorganizacji finansowej wspólnotowego przewoźnika lotniczego, pod warunkiem iż **nie ucierpi na tym bezpieczeństwo**, tymczasowa koncesja odzwierciedla wszelkie zmiany w AOC oraz występuje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej w tym okresie czasu.

Uzasadnienie

Jednym z wyraźnie postawionych warunków wydania koncesji tymczasowej powinna być zgodność z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa.

Poprawka 27

Artykuł 9 ustęp 2 akapit pierwszy

W jakimkolwiek przypadku pojawienia się

W jakimkolwiek przypadku pojawienia się

wyraźnych oznak problemów finansowych lub w razie otwarcia postępowania upadłościowego lub podobnego przeciwko przewoźnikowi lotniczemu, któremu koncesję wydał właściwy organ wydający koncesje, ten ostatni niezwłocznie dokonuje szczegółowej oceny sytuacji finansowej i na podstawie jej wyników weryfikuje w ciągu trzech miesięcy status koncesji zgodnie z niniejszym artykułem.

wyraźnych oznak problemów finansowych lub w razie otwarcia postępowania upadłościowego lub podobnego przeciwko **wspólnotowemu** przewoźnikowi lotniczemu, któremu koncesję wydał właściwy organ wydający koncesje, ten ostatni niezwłocznie dokonuje szczegółowej oceny sytuacji finansowej i na podstawie jej wyników weryfikuje w ciągu trzech miesięcy status koncesji zgodnie z niniejszym artykułem.

Uzasadnienie

Uściślenie.

Poprawka 28 Artykuł 9 ustęp 3 akapit trzeci

Właściwy organ wydający koncesje informuje Komisję o nieprzekazaniu przez przewoźnika lotniczego sprawozdań finansowych poddanych kontroli biegłych rewidentów w ciągu wymaganych sześciu miesięcy oraz podjętych w związku z tym działaniach.

Właściwy organ wydający koncesje informuje Komisję o nieprzekazaniu przez **wspólnotowego** przewoźnika lotniczego sprawozdań finansowych poddanych kontroli biegłych rewidentów w ciągu wymaganych sześciu miesięcy oraz podjętych w związku z tym działaniach.

Uzasadnienie

Uściślenie.

Poprawka 29 Artykuł 12 ustęp 1

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 13 ust. 2 statek powietrzny użytkowany przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego jest zarejestrowany **w rejestrze krajowym państwa członkowskiego wydającego koncesję lub** we Wspólnocie.

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 13 ust. 2 statek powietrzny użytkowany przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego jest zarejestrowany we Wspólnocie. **Państwo członkowskie, którego organ licencyjny jest odpowiedzialny za wydawanie koncesji danemu wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu, może wymagać, aby taki statek powietrzny był zarejestrowany w rejestrze krajowym.**

Uzasadnienie

Wniosek Komisji może spowodować powstanie problemów związanych z bezpieczeństwem. Mógłby on uniemożliwić pełny ogląd kwestii związanych z bezpieczeństwem i zatrzeć granice odpowiedzialności. Ważne jest, aby państwa członkowskie mogły nadal wymagać od koncesjonowanych przewoźników, aby rejestrowali swoje statki powietrzne w rejestrze krajowym.

Poprawka 30 Artykuł 13 ustęp 1 akapit pierwszy

***Posiadanie na własność statku
powietrznego nie stanowi warunku
przyznania lub zachowania koncesji.*** ***skreślony***

Uzasadnienie

Jest to warunek przyznania koncesji, dlatego należy go przenieść do art. 4.

Poprawka 31 Artykuł 13 ustęp 2 akapit 1

2. W przypadku krótkoterminowych umów leasingu, mających na celu spełnienie tymczasowych potrzeb wspólnotowego przewoźnika lotniczego lub w okolicznościach wyjątkowych, właściwy organ wydający koncesje i może zwolnić z obowiązku spełniania wymagań w zakresie rejestracji, o których mowa w art. 12 ust.1. ***W żadnym przypadku zwolnienie, o którym mowa powyżej, przyznane wspólnotowym przewoźnikom lotniczym w celu umożliwienia im sprostania tymczasowym potrzebom lub wyjątkowym okolicznościom, nie może obowiązywać przez okres dłuższy niż sześć miesięcy i może zostać przedłużone tylko raz na drugi okres do sześciu miesięcy, nienastępujący bezpośrednio po pierwszym.***

2. 2. W przypadku krótkoterminowych umów leasingu ***mokrego***, mających na celu spełnienie tymczasowych potrzeb wspólnotowego przewoźnika lotniczego lub w okolicznościach wyjątkowych, właściwy organ wydający koncesje może zwolnić z obowiązku spełniania wymagań w zakresie rejestracji, o których mowa w art. 12 ust.1 ***pod warunkiem, że:***
(a) wspólnotowy przewoźnik lotniczy może uzasadnić taki leasing wyjątkową potrzebą – w takim przypadku możliwe jest uzyskanie zwolnienia na okres maksymalnie siedmiu miesięcy, które w wyjątkowych okolicznościach może zostać przedłużone tylko jeden raz na kolejny okres maksymalnie siedmiu miesięcy; lub
(b) wspólnotowy przewoźnik lotniczy udowodni, że leasing jest niezbędny ze względu na zwiększone zapotrzebowanie sezonowe, które nie może zostać zaspokojone w sposób satysfakcjonujący w drodze leasingu statku powietrznego

zarejestrowanego na mocy art. 12 ust. 1 – w takim przypadku możliwe jest udzielenie zwolnienia na okres maksymalnie siedmiu miesięcy, które może zostać przedłużone; lub

(c) wspólnotowy przewoźnik lotniczy udowodni, że leasing jest niezbędny do przewyciężenia nieprzewidzianych trudności operacyjnych, takich jak problemy techniczne, a leasing statku powietrznego zarejestrowanego zgodnie z art. 12 ust. 1 nie jest wskazany – w takim przypadku zezwolenie wydawane jest na czas określony, ściśle niezbędny do przewyciężenia trudności.

Poprawka 32
Artykuł 13 ustęp 2 akapit 2

*W przypadku leasingu statku powietrznego z załogą (tzw. leasing mokry), zwolnienie takie **uzależnione jest od** ważnej umowy stanowiącej o wzajemności w zakresie leasingu mokrego pomiędzy zainteresowanym państwem członkowskim lub Wspólnotą a państwem trzecim, gdzie zarejestrowany jest statek powietrzny w leasingu.*

*Zwolnienia takie **przyznaje się pod warunkiem** ważnej umowy stanowiącej o wzajemności w zakresie leasingu mokrego pomiędzy zainteresowanym państwem członkowskim lub Wspólnotą a państwem trzecim, gdzie zarejestrowany jest statek powietrzny w leasingu.*

Uzasadnienie

Wątpliwości przedstawione przez Komisję w zakresie standardów socjalnych i bezpieczeństwa odnoszą się jedynie do leasingu „mokrego”.

Poprawka 33
Artykuł 13 ustęp 4

4. Właściwy organ wydający koncesje nie zatwierdza umów leasingu statku powietrznego, na mocy których użycza się statek powietrzny wraz z załogą przewoźnikowi lotniczemu, któremu przyznały koncesję, jeżeli organ ten stwierdził i pisemnie poinformował zainteresowanego przewoźnika lotniczego,

4. Właściwy organ wydający koncesje nie zatwierdza umów leasingu statku powietrznego, na mocy których użycza się statek powietrzny wraz z załogą **lub bez** przewoźnikowi lotniczemu, któremu przyznały koncesję, jeżeli organ ten stwierdził i pisemnie poinformował zainteresowanego przewoźnika lotniczego,

że nie są spełnione standardy równoważne z określonymi w odpowiednich przepisach wspólnotowych.

że nie są spełnione **wszystkie** standardy bezpieczeństwa równoważne z określonymi w odpowiednich przepisach wspólnotowych.

Uzasadnienie

Standardy bezpieczeństwa są istotne nie tylko w przypadku leasingu z załogą, ale również w przypadku leasingu bez załogi.

Poprawka 34
Artykuł 14 a (nowy)

Artykuł 14a **Prawo do obrony**

Właściwy organ wydający koncesje oraz Komisja zapewniają przy podejmowaniu decyzji o zawieszeniu lub cofnięciu koncesji wspólnotowego przewoźnika lotniczego możliwość przedstawienia przez zainteresowanego wspólnotowego przewoźnika lotniczego swojego stanowiska, biorąc pod uwagę konieczność, w niektórych przypadkach, procedury w trybie pilnym.

Uzasadnienie

Linie lotnicze, które zostaną ocenione jako finansowo niestabilne, powinny mieć możliwość przedstawienia swojego stanowiska, zanim podjęte zostaną nieodwracalne działania, które mogą zaszkodzić ich działalności.

Poprawka 35
Artykuł 14 b (nowy)

Artykuł 14b **Przepisy socjalne**

W odniesieniu do pracowników wspólnotowego przewoźnika lotniczego świadczącego usługi lotnicze z bazy operacyjnej znajdującej się poza terytorium państwa członkowskiego, w którym dany wspólnotowy przewoźnik

lotniczy posiada główne miejsce wykonywania działalności, państwa członkowskie zapewniają odpowiednie stosowanie wspólnotowych i krajowych przepisów socjalnych.

Uzasadnienie

Korzystanie z baz znajdujących się poza krajem pochodzenia pociągnęło za sobą problemy dotyczące określenia przepisów mających zastosowanie do zatrudnionych załóg. Aby ten problem rozwiązać, należy wprowadzić konkretne postanowienie w tym zakresie.

Poprawka 36
Artykuł 15 ustęp 5

5. Nienaruszając przepisów dwustronnych umów pomiędzy państwami członkowskimi oraz zgodnie ze wspólnotowymi zasadami konkurencji odnoszącymi się do przedsiębiorstw, zainteresowane państwa członkowskie zezwalają wspólnotowym przewoźnikom lotniczym na świadczenie kombinowanych usług lotniczych i zawieranie umów o wspólnej eksploatacji połączeń (*code-share*) do, z i przez wszystkie porty lotnicze znajdujące się na ich terytorium z lub do jakiegokolwiek punktu (-ów) w państwach trzecich.

5. Nienaruszając przepisów dwustronnych umów pomiędzy państwami członkowskimi oraz zgodnie ze wspólnotowymi zasadami konkurencji odnoszącymi się do przedsiębiorstw ***oraz przepisami umów dwustronnych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi***, zainteresowane państwa członkowskie zezwalają wspólnotowym przewoźnikom lotniczym na świadczenie kombinowanych usług lotniczych i zawieranie ***z dowolnym przewoźnikiem lotniczym*** umów o wspólnej eksploatacji połączeń (*code-share*) do, z i przez wszystkie porty lotnicze znajdujące się na ich terytorium z lub do jakiegokolwiek punktu (-ów) w państwach trzecich.

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu podkreślenie, że liberalizacja będzie miała zastosowanie wyłącznie na terenie UE i do przewoźników wspólnotowych, nie zmieniając dotychczasowych umów dwustronnych z krajami trzecimi. Zezwolenia dla przewoźników z krajów trzecich będą wydawane wyłącznie, jeżeli posiadają oni odpowiednie prawa wynikające z umów na świadczenie usług lotniczych, w celu poszanowania zasady wzajemności.

Poprawka 37
Artykuł 16 ustęp 1 akapit 1

Państwo członkowskie, po zasięgnięciu

Państwo członkowskie, po zasięgnięciu

opinii innych zainteresowanych państw członkowskich i po poinformowaniu Komisji i przewoźników lotniczych, eksploatujących trasę, może nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnej usługi lotniczej do **regionalnego** portu lotniczego na swoim terytorium, którą uznało za żywotnie ważną dla gospodarczego rozwoju regionu, **w którym położony jest** ten port lotniczy. Zobowiązanie to nakłada się tylko w zakresie niezbędnym do zapewnienia na tej trasie minimalnej ilości regularnych usług lotniczych, spełniającej ustalone normy ciągłości, prawidłowości, wyznaczania cen lub minimalnej zdolności przewozowej, których to norm przewoźnicy nie zakładaliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie ich interes handlowy.

opinii innych zainteresowanych państw członkowskich i po poinformowaniu Komisji, **zainteresowanych portów lotniczych** i przewoźników lotniczych, eksploatujących trasę, może nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnej usługi lotniczej do portu lotniczego na swoim terytorium, którą uznało za żywotnie ważną dla gospodarczego **i społecznego** rozwoju regionu, **który obsługuje** ten port lotniczy. Zobowiązanie to nakłada się tylko w zakresie niezbędnym do zapewnienia na tej trasie minimalnej ilości regularnych usług lotniczych, spełniającej ustalone normy ciągłości, prawidłowości, wyznaczania cen lub minimalnej zdolności przewozowej, których to norm przewoźnicy nie zakładaliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie ich interes handlowy.

Uzasadnienie

Ustawowym celem obowiązku użyteczności publicznej jest zapewnienie usług na trasie „uznanej za żywotnie ważną dla gospodarczego rozwoju regionu”, dlatego każdy port lotniczy obsługujący region wykazujący potrzeby w zakresie rozwoju gospodarczego powinien kwalifikować się do objęcia tej trasy obowiązkiem użyteczności publicznej. Każda definicja „regionalnego portu lotniczego” dla celów obowiązku użyteczności publicznej obejmie niektóre lotniska znajdujące się w regionach mających uzasadnienie ekonomiczne i wykluczy niektóre lotniska w regionach, które potrzebują wsparcia gospodarczego lub społecznego. Należy zatem unikać terminu „regionalny port lotniczy”. Włączenie portów lotniczych obsługujących regiony wykazujące potrzeby społeczne jest ponadto niezwykle istotne.

Poprawka 38

Artykuł 16 ustęp 6 akapit 1

6. Państwo członkowskie zamierzające nałożyć obowiązek użyteczności publicznej, przekazuje jego pełny tekst Komisji, pozostałym zainteresowanym państwom członkowskim oraz przewoźnikom lotniczym obsługującym przedmiotowe połączenie.

6. Państwo członkowskie zamierzające nałożyć obowiązek użyteczności publicznej, przekazuje jego pełny tekst Komisji, pozostałym zainteresowanym państwom członkowskim, **zainteresowanym portom lotniczym** oraz przewoźnikom lotniczym obsługującym przedmiotowe połączenie.

Uzasadnienie

Wprowadzenie obowiązku użyteczności publicznej dotyka na równi przewoźników lotniczych jak i porty lotnicze. Dlatego też powinny one posiadać to samo prawo do konsultacji.

Poprawka 39

Artykuł 19 ustęp 2 akapit pierwszy

2. Państwo członkowskie, po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi, może dokonać regulacji, bez dyskryminacji w odniesieniu do różnych punktów docelowych wewnątrz Wspólnoty lub z powodu przynależności państwowej lub tożsamości przewoźników lotniczych, rozdziału ruchu lotniczego między porty lotnicze z poszanowaniem poniższych zasad:

2. Państwo członkowskie, po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi **i portami lotniczymi**, może dokonać regulacji, bez dyskryminacji w odniesieniu do różnych punktów docelowych wewnątrz Wspólnoty lub z powodu przynależności państwowej lub tożsamości przewoźników lotniczych, rozdziału ruchu lotniczego między porty lotnicze z poszanowaniem poniższych zasad:

Uzasadnienie

Rozdział ruchu lotniczego dotyka na równi przewoźników lotniczych jak i porty lotnicze. Dlatego też powinny one posiadać to samo prawo do konsultacji.

Poprawka 40

Artykuł 19 ustęp 2 litera a)

(a) porty lotnicze obsługują to samo miasto lub tę samą konurbację;

(a) porty lotnicze obsługują to samo miasto lub **obsługują** tę samą konurbację, **w której mają swoją siedzibę.**

Uzasadnienie

Poprawka zwiększa przejrzystość tekstu. Jako alternatywę, można by podać czas podróży środkami transportu publicznego.

Poprawka 41

Artykuł 19 ustęp 2 litera b)

(b) porty lotnicze są przyłączone do sieci komunikacyjnej poprzez odpowiednią infrastrukturę transportową oraz

(b) porty lotnicze są przyłączone do sieci komunikacyjnej poprzez odpowiednią infrastrukturę transportową **zapewniającą dojazd do nich środkami transportu**

publicznego w ciągu 1 godziny oraz

Uzasadnienie

Zachodzi tu potrzeba uściślenia i uszczegółowienia tekstu Komisji, co pozwoli zapobiec nadmiernemu rozszerzeniu zakresu rozdziału ruchu lotniczego między porty lotnicze.

Poprawka 42

Artykuł 19 ustęp 2 litera c)

(c) porty lotnicze oraz **miasto** lub **konurbacja**, które porty te obsługują **posiadają** częste, niezawodne i sprawne usługi transportu publicznego.

(c) porty lotnicze **są połączone ze sobą** oraz **z miastem** lub **konurbacją**, które porty te obsługują **przez** częste, niezawodne i sprawne usługi transportu publicznego.

Uzasadnienie

Poprawka zwiększa przejrzystość tekstu. Jako alternatywę, można by podać czas podróży środkami transportu publicznego.

Poprawka 43

Artykuł 21 część wprowadzająca

Bez uszczerbku dla art. 23 niniejszy rozdział nie może być stosowany w odniesieniu do:

Bez uszczerbku dla art. 23 **i art. 24** niniejszy rozdział nie może być stosowany w odniesieniu do:

Uzasadnienie

Przewoźnicy z krajów trzecich oraz usługi PSO powinny również podlegać przepisom dotyczącym przejrzystości taryfowej.

Poprawka 44

Artykuł 23

Artykuł 23

skreślony

Dominująca pozycja w zakresie cen

Bez uszczerbku dla umów zawartych przez Wspólnotę z państwem trzecim, w zakresie usług lotniczych pomiędzy portami lotniczymi Wspólnoty, wyłącznie wspólnotowi przewoźnicy lotniczy będą

uprawnieni do wprowadzenia nowych produktów lub taryf lotniczych niższych od istniejących dla tych samych produktów.

Uzasadnienie

Wymóg dotyczący dominującej pozycji w zakresie cen jest przestarzały. Nie ma już potrzeby jego wprowadzania.

Poprawka 45
Artykuł 24 ustęp -1 (nowy)

-1. Niniejszy artykuł ma zastosowanie do lotów dokonywanych z lotniska na terytorium państwa członkowskiego oraz lotów zakontraktowanych przez przewoźnika wspólnotowego dokonywanych z lotniska znajdującego się w kraju trzecim na lotnisko na terytorium państwa członkowskiego, chyba że w kraju trzecim na przewoźników lotniczych nałożone są te same obowiązki.

Uzasadnienie

Celem przepisów dotyczących informacji i zakazu dyskryminacji w zakresie taryf jest ochrona pasażerów. Rozszerzenie zakresu tych przepisów zapewni bardziej skuteczne stosowanie.

Poprawka 46
Artykuł 24 ustęp 1

1. Przewoźnicy lotniczy prowadzący działalność na terenie Wspólnoty przekazują opinii publicznej wyczerpujące informacje na temat swoich taryf lotniczych i stawek oraz związanych z nimi warunkach

1. Przewoźnicy lotniczy prowadzący działalność na terenie Wspólnoty przekazują opinii publicznej wyczerpujące informacje na temat swoich taryf lotniczych i stawek ***zgodnie z art. 2 ust. 19 i 20*** oraz związanych z nimi warunków, ***a także o wszystkich należnych podatkach, opłatach obowiązkowych, dopłatach i opłatach dodatkowych pobieranych przez nie na rzecz osób trzecich.***

Opublikowane taryfy lotnicze, bez względu na formę, w tym związane z Internetem, które są bezpośrednio lub pośrednio

skierowane do podróżujących, obejmują wszystkie należne podatki, opłaty obowiązkowe, dopłaty i opłaty dodatkowe. Taryfy lotnicze nie zawierają kosztów, których przewoźnicy lotniczy rzeczywiście nie ponoszą.

Informacja o dodatkowych opłatach uzupełniających podana jest w wyraźny, przejrzysty i jednoznaczny sposób na początku każdego procesu rezerwacji, a wyrażenie na nie zgody przez pasażera opiera się o zasadę dobrowolności. Każda niejawna zgoda na tego typu dodatkowe opłaty jest nieważna.

Wszystkie koszty, które nie są składnikiem taryfy lotniczej i których pobieranie nie wchodzi w zakres kompetencji przewoźników lotniczych prowadzących działalność na terenie Wspólnoty, muszą być wyczerpująco przedstawione przez „sprzedawcę biletów” w rozumieniu rozporządzenia 2111/2005 art. 2 lit. d).

Poprawka 47
Artykuł 24 ustęp 2

2. Przewoźnicy lotniczy **ustalają taryfy lotnicze** na równych zasadach bez względu na narodowość lub miejsce zamieszkania pasażera lub miejsce prowadzenia działalności przez biuro podróży na terenie Wspólnoty.

2. Przewoźnicy lotniczy **zapewniają dostęp do taryf lotniczych** na równych zasadach bez względu na narodowość lub miejsce zamieszkania pasażera lub miejsce prowadzenia działalności przez biuro podróży na terenie Wspólnoty.

Przewoźnicy lotniczy nie mogą narzucać pasażerom ani biurom podróży zasad, które w praktyce ograniczają ich swobodny i równy dostęp do taryf lotniczych.

Uzasadnienie

Segmentacja taryf powinna być możliwa, ale należy zapewnić dostęp do taryf lotniczych na równych zasadach.

Poprawka uwzględnia fakt, że obecne sformułowanie nie wystarcza, by uniknąć wszelkich przypadków dyskryminacji związanych z miejscem zamieszkania pasażera.

Poprawka 48
Artykuł 24 ustęp 2 a (nowy)

2a. Przewoźnicy lotniczy, wypełniając zobowiązania ujęte w ust. 1 i 2, winni przedstawiać pobierane przez siebie taryfy lotnicze i stawki oraz związane z nimi warunki, a także wszystkie należne podatki, opłaty i opłaty dodatkowe, które pobierają na rzecz osób trzecich, przy zastosowaniu następujących kategorii:

- podatki i inne państwowe opłaty i należności

- opłaty za korzystanie z kontroli ruchu lotniczego

- opłaty, należności, opłaty dodatkowe i pozostałe koszty dla przewoźników lotniczych

- opłaty, należności, opłaty dodatkowe i pozostałe koszty dla operatorów portów lotniczych.

Uzasadnienie

Cena końcowa, którą płaci konsument obejmuje w zależności od okoliczności także składnik kosztów, który nie podlega kontroli przewoźników lotniczych i nie może być przez niego przedstawiony (opłaty za pośrednictwo w sprzedaży biletu lotniczego itd.). Dlatego obowiązek informacyjny przewoźników lotniczych może się odnosić wyłącznie do kosztów przez nich pobieranych.

Ponadto rozporządzenie powinno jasno określić, według jakich kategorii musi przebiegać podział składników kosztów.

Poprawka 49
Artykuł 24 ustęp 2 b (nowy)

2b. Wraz z ceną biletu należy dostarczyć konsumentom pełne wyszczególnienie wszystkich podatków, opłat i kosztów dodatkowych.

Uzasadnienie

Pasażerów linii lotniczych należy traktować w taki sam sposób, jak innych konsumentów, w związku z tym należy im zapewnić jasne i pełne informacje na temat ostatecznej ceny do zapłacenia. Należy zwrócić szczególną uwagę na rezerwację drogą elektroniczną, gdyż często stanowi ona jedyny sposób rezerwacji biletów tanich linii lotniczych.

Poprawka 50
Artykuł 24 a (nowy)

Artykuł 24a **Przejrzystość cen**

Jeśli w cenę biletu włączone są koszty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa lotniska lub na pokładzie statku powietrznego, zaznacza się je oddzielnie na bilecie lub informuje o nich pasażerów w inny sposób. Podatki oraz koszty związane z bezpieczeństwem czy to pobierane przez państwo członkowskie, czy przez przewoźników lub inne jednostki są przejrzyste i można z nich korzystać jedynie w celu pokrycia kosztów zapewnienia bezpieczeństwa lotniska lub statku powietrznego.

Uzasadnienie

Koszty bezpieczeństwa ciągle wzrastają i konsument ma prawo znać ich wysokość oraz sposób wykorzystywania.

Poprawka 51
Artykuł 24 b (nowy)

Artykuł 24b **Sankcje**

Państwa członkowskie zapewniają przestrzeganie przepisów niniejszego rozdziału i ustalają sankcje na wypadek naruszenia tych przepisów. Sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające.

Uzasadnienie

Wniosek Komisji nie przewiduje sankcji na wypadek niestosowania przepisów dotyczących taryf.

Poprawka 52 Artykuł 26 ustęp 1

1. Państwa członkowskie i Komisja współpracują przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia.

1. Państwa członkowskie i Komisja współpracują przy stosowaniu *i monitorowaniu* niniejszego rozporządzenia

Uzasadnienie

Konieczne jest stałe monitorowanie z włączeniem wszystkich zainteresowanych stron, w tym przedstawicieli pracowników sektora.

Poprawka 53 Załącznik II

ZAŁĄCZNIK II

skreślony

Definicja regionalnych portów lotniczych dla celów art. 16

Regionalnymi portami lotniczymi są wszystkie porty lotnicze, które spełniają przynajmniej jeden z poniższych warunków:

(a) liczba obsługiwanych w ciągu roku pasażerów nie przekracza 900 000;

(b) roczny wolumenem ruchu towarowego nie przekracza 50 000 ton;

(c) port lotniczy znajduje się na wyspie należącej do państwa członkowskiego;

Uzasadnienie

Każda definicja „regionalnego portu lotniczego” dla celów obowiązku użyteczności publicznej obejmie niektóre lotniska znajdujące się w regionach mających uzasadnienie ekonomiczne i wykluczy niektóre lotniska w regionach, które potrzebują wsparcia gospodarczego lub społecznego. Obowiązek użyteczności publicznej ma uzasadnienie jedynie w przypadku lotnisk, które obsługują regiony wykazujące potrzeby gospodarcze i społeczne. W związku z powyższym proponuje się usunięcie tej definicji.

UZASADNIENIE

1. Wprowadzenie

Trzeci pakiet w zakresie wewnętrznego rynku lotniczego - obejmujący rozporządzenia Rady nr 2407/92, 2408/92 i 2409/92 - stanowił ostatni etap liberalizacji transportu lotniczego. Środki były wprowadzane od stycznia 1993 r., kiedy rozporządzenia weszły w życie, do kwietnia 1997 r., kiedy usługi kabotażowe zostały we Wspólnocie zliberalizowane.

Rozporządzenie (EWG) nr 2407/92 ustanawia zasady mające zastosowanie do wszystkich państw członkowskich w zakresie wydawania i cofania koncesji przewoźników lotniczych, ustanawiając tym samym pojęcie wspólnotowego przewoźnika lotniczego traktowanego na równych zasadach w całej Wspólnocie. Dokument określa również warunki, na których wspólnotowy przewoźnik lotniczy może wziąć w leasing statek powietrzny zarejestrowany poza terytorium Wspólnoty.

Rozporządzenie (EWG) nr 2408/92 ustanawia podstawowe zasady swobodnego dostępu wspólnotowych przewoźników lotniczych do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych oraz określa przepisy dotyczące możliwych wyjątków od tej zasady, w szczególności w odniesieniu do obowiązku użyteczności publicznej i sytuacji tworzących poważne problemy w zakresie zatłoczenia lub ochrony środowiska naturalnego. To samo rozporządzenie obejmuje również kryteria służące zdefiniowaniu „systemu portów lotniczych” oraz dotyczące rozdziału ruchu lotniczego między portami lotniczymi w ramach jednego systemu.

Rozporządzenie (EWG) nr 2409/92 liberalizuje taryfy lotnicze, wprowadzając równocześnie procedurę pozwalającą państwom członkowskim zarówno na uniknięcie nadmiernie wysokich taryf niekorzystnych dla użytkowników, jak i na zatrzymanie dalszych obniżek taryf na rynku, które mogłyby zaszkodzić równowadze finansowej wszystkich przewoźników.

W konsekwencji wprowadzenia trzeciego pakietu odnotowano niespotykany wcześniej w Europie rozwój transportu lotniczego, wyeliminowano stare monopole, wprowadzono wewnątrzwspólnotowy kabotaż, a wzrost konkurencji, w szczególności w zakresie cen, przyniósł konsumentom same korzyści. Lotnictwo europejskie przekształciło się z rynku wysoce regulowanego, opartego na umowach dwustronnych, w wysoce konkurencyjny rynek jednolity.

Po wielu latach wdrażania środków przewidzianych w trzecim pakiecie, jasne stało się jednak, że niektóre środki stały się przestarzałe, a inne są stosowane w sposób niezadowolający lub muszą zostać doprecyzowane, zmienione lub usunięte.

2. Treść wniosku

Niniejszy wniosek ma na celu połączenie i zmianę trzech obecnych, wyżej wymienionych rozporządzeń. Przekształcenie trzeciego pakietu ma uprościć legislację, usunąć części, które są przestarzałe, a równocześnie wprowadzić w niektórych przypadkach ostrzejsze wymogi.

Artykuł 4 rozporządzenia wprowadza nowe kwestie dotyczące organu, który powinien wydawać koncesje. Decydującym czynnikiem nie jest już główne miejsce wykonywania działalności przez przewoźnika lotniczego, ale jego główna siedziba oraz miejsce, gdzie linie lotnicze świadczą znaczną część swoich usług, a także gdzie prowadzona jest kontrola certyfikatu operatora lotniczego (AOC).

Artykuł 5 rozporządzenia wprowadza ostrzejsze warunki finansowe dotyczące przyznania koncesji, natomiast artykuł 8 zaostrza warunki dotyczące okresu ważności koncesji. Rozporządzenie ustanawia również obowiązek właściwego organu wydającego koncesje do kontroli zgodności z wymogami w niektórych przypadkach.

Rozporządzenie stanowi również, że wszelkie zmiany w AOC muszą znaleźć odzwierciedlenie w koncesji (Artykuł 6).

Artykuł 9 wniosku zobowiązuje właściwy organ wydający koncesje do zawieszenia lub cofnięcia koncesji, jeżeli już nie jest on przekonany co do możliwości spełnienia obecnych i potencjalnych zobowiązań przez przewoźnika lotniczego na okres 12 miesięcy.

Artykuł 13 rozporządzenia dotyczy leasingu. Rozporządzenie wprowadza nowy wymóg, który ogranicza wszystkie rodzaje leasingu (mokrego i suchego) do 6 miesięcy. Przewoźnicy lotniczy mogą uzyskać pozwolenie na leasing statku powietrznego zarejestrowanego w kraju trzecim po raz drugi przez okres 6 miesięcy, który nie następuje bezpośrednio po pierwszym. W przypadku leasingu mokrego konieczne będzie nawet porozumienie w sprawie wzajemności.

Artykuł 15 wniosku stanowi o kompetencji Komisji do oceny zgodności z wymogami rozporządzenia i do podjęcia decyzji o zawieszeniu lub cofnięciu koncesji, jeżeli zajdzie taka potrzeba.

Artykuł 15 rozporządzenia dotyczy wewnątrzspółnotowych usług lotniczych i tranzytu nad terytorium Wspólnoty. Uchylone zostały wszelkie ograniczenia w swobodnym świadczeniu wewnątrzspółnotowych usług lotniczych wynikające z dwustronnych umów pomiędzy państwami członkowskimi. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy upoważniony jest do świadczenia kombinowanych usług lotniczych i zawierania umów o wspólnej eksploatacji połączeń (code-share) do, z i przez wszystkie porty lotnicze znajdujące się na ich terytorium z lub do jakiegokolwiek punktu (-ów) w państwach trzecich.

Rozporządzenie stwierdza natomiast, że prawa przewoźników z państw trzecich związane z wewnątrzspółnotowym ruchem lotniczym podlegają porozumieniom zawartym przez Wspólnotę z danym państwem trzecim, bez uszczerbku dla już istniejących umów dwustronnych. Przewoźnikom z krajów trzecich zezwala się na tranzyt przez terytorium UE tylko w przypadku, gdy zainteresowane państwo trzecie jest stroną umowy o transzycie międzynarodowych usług lotniczych lub zawarło umowę w tym zakresie ze Wspólnotą bez uszczerbku dla już istniejących umów dwustronnych.

Artykuł 16, 17 i 18 dotyczą obowiązku użyteczności publicznej. Rozporządzenie stanowi, że obowiązkiem użyteczności publicznej może zostać objęta trasa do regionalnego portu lotniczego i podaje jasną definicję regionalnego portu lotniczego. Okres obowiązywania

koncesji został wydłużony z trzech do czterech lat. Zasady dotyczące obowiązku informowania i publikacji zostały wyjaśnione i uproszczone. Rozporządzenie wprowadza również procedurę nadzwyczajną w przypadku nagłego zaprzestania obsługi przez przewoźnika lotniczego trasy objętej obowiązkiem użyteczności publicznej. Nowością jest możliwość wystąpienia przez Komisję do państw członkowskich o przekazanie różnych analiz, które uzasadnią potrzebę obowiązku użyteczności publicznej.

W zakresie rozdziału ruchu lotniczego pomiędzy porty lotnicze artykuł 19 wniosku zastępuje obecną, dwuetapową procedurę procedurą jednoetapową. Do wprowadzenia zasad rozdziału ruchu lotniczego pomiędzy porty lotnicze wymagana jest zgoda Komisji. Pojęcie „systemu portów lotniczych” nie występuje. Rozporządzenie precyzuje definicję konurbacji.

Artykuł 21-24 rozporządzenia dotyczą przejrzystości cenowej i dyskryminacji. Aby uniknąć obecnej praktyki niektórych przewoźników lotniczych, tj. publikowania taryf lotniczych bez podatków i opłat, rozporządzenie stanowi, że taryfy lotnicze muszą obejmować wszystkie należne podatki i dodatkowe opłaty. Ponadto opinia publiczna winna dysponować wyczerpującymi informacjami na temat taryf lotniczych i stawek oraz związanych z nimi warunków. Wniosek wprowadza obowiązek przewoźnika lotniczego do ustalenia taryf lotniczych na równych zasadach bez względu na miejsce zamieszkania lub narodowość pasażera lub na miejsce prowadzenia działalności przez biuro podróży w obrębie Wspólnoty.

3. Komentarze sprawozdawcy

Sprawozdawca jest zdania, że wniosek Komisji jest rozsądny i zgadza się z koniecznością i celem przekształcenia. Niemniej uważa on, że wniosek powinien zostać zmieniony w niektórych istotnych kwestiach.

Leasing

Obecne praktyki stosowane przez poszczególne państwa członkowskie w zakresie leasingu różnią się od siebie. Może to prowadzić do zakłóceń na rynku i wzbudzić obawy co do kwestii społecznych i bezpieczeństwa. Nie ulega zatem wątpliwości, że należy wprowadzić nowe wspólne wymagania. Niemniej zasady proponowane w art. 13 są zbyt daleko posunięte i nie uwzględniają charakterystyki niektórych linii lotniczych, w szczególności sezonowości usług. Należałoby znaleźć sensowną równowagę pomiędzy obawami społecznymi i tymi dotyczącymi bezpieczeństwa z jednej strony, a sprawnym funkcjonowaniem linii lotniczych z drugiej strony. Proponuje się zatem zwiększenie okresu obowiązywania leasingu do 7 miesięcy i usunięcie ograniczeń dotyczących jego częstotliwości.

Przejrzystość cenowa

Sprawozdawca popiera starania Komisji, aby zlikwidować praktykę linii lotniczych polegającą na publikowaniu taryf lotniczych bez należnych podatków i dodatkowych opłat. Uważa on jednak, że obowiązek linii lotniczych dotyczący publikowania pełnych taryf lotniczych powinien zostać wyrażony wyraźniej. Proponuje się również rozszerzenie zakresu tych postanowień, aby zapewnić bardziej skuteczne stosowanie przejrzystości cenowej.

Kwestie społeczne

Korzystanie z baz znajdujących się poza krajem pochodzenia pociągnęło za sobą problemy dotyczące określenia przepisów w zakresie zatrudnienia. Aby rozwiązać ten problem,

proponuje się wprowadzenie konkretnego postanowienia w tym względzie.

Ochrona pasażerów

Wniosek Komisji nie proponuje żadnego skutecznego mechanizmu, aby zagwarantować, że pasażerowie nie poniosą negatywnych konsekwencji z powodu bankructwa linii lotniczych, takich jak brak odszkodowania za niewykonaną usługę transportową lub za pozostawienie za granicą. Sprawozdawca jest zdania, że do rozporządzenia należy wprowadzić postanowienia mające na celu zapewnienie ochrony pasażerów.

Obowiązek użyteczności publicznej i regionalny port lotniczy

Sprawozdawca uważa, że każda definicja „regionalnego portu lotniczego” dla celów obowiązku użyteczności publicznej obejmie niektóre lotniska znajdujące się w regionach mających uzasadnienie ekonomiczne i wykluczy niektóre lotniska w regionach, które potrzebują wsparcia gospodarczego lub społecznego. Obowiązek użyteczności publicznej ma uzasadnienie jedynie w przypadku lotnisk, które obsługują regiony wykazujące potrzeby gospodarcze i społeczne, dlatego proponuje się skreślenie definicji regionalnego portu lotniczego.

Poza wspomnianymi wyżej głównymi punktami, niektóre definicje, warunki należy wyjaśnić, aby uniknąć nieporozumień i rozbieżności w stosowaniu.

Wewnątrzspółnotowe usługi lotnicze W przeciwieństwie do powyższych kwestii, gdzie zaproponowano wiele zmian, sprawozdawca jest przekonany, że należy poprzeć proponowane poszerzenie kompetencji Komisji w zakresie wewnątrzspółnotowych usług lotniczych. Pierwsza i piąta wolność lotnicza mogą być negocjowane skuteczniej przez Komisję niż osobno przez państwa członkowskie, co wykazuje również porozumienie z Rosją dotyczące tranzytowych przelotów nad Syberią. Sprawozdawca nie podziela obaw niektórych zainteresowanych stron dotyczących subsydiarności. Proponuje się zatem przyjęcie art. 15 w wersji zaproponowanej przez Komisję.

PROCEDURA

Tytuł	Wspólne zasady realizacji usług transportu lotniczego (przekształcenie)		
Odsyłacze	COM(2006)0396 - C6-0248/2006 - 2006/0130(COD)		
Data przedstawienia w PE	18.7.2006		
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 5.9.2006		
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	EMPL 5.9.2006	ENVI 5.9.2006	IMCO 5.9.2006
Opinia niewydana Data decyzji	EMPL 12.9.2006	ENVI 14.9.2006	IMCO 4.10.2006
Sprawozdawca(y) Data powołania	Arūnas Degutis 13.9.2006		
Rozpatrzenie w komisji	19.12.2006	28.2.2007	10.4.2007
Data przyjęcia	8.5.2007		
Wynik głosowania końcowego	+: 32	-: 3	0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bourlanges, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard		
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Zsolt László Becsey, Pedro Guerreiro, Antonio López-Istúriz White, Salvatore Tatarella, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool		
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Árpád Duka-Zólyomi, Den Dover, Béla Glattfelder		
Data złożenia	11.5.2007		