KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 3.5.2010
KOM(2010)209 wersja ostateczna

2010/0113 (NLE)

Wniosek

Decyzja Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich Unii Europejskiej zebranych w Radzie

w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania protokołu zmieniającego umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony

UZASADNIENIE

1. Kontekst wniosku

- **Podstawa i cele wniosku**

W dniu 30 marca 2008 r. tymczasowo weszła w życie umowa o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony (zwana dalej „umową o transporcie lotniczym UE-USA), podpisana w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r.

Zgodnie z art. 21 umowy o transporcie lotniczym UE-USA z 2007 r., w maju 2008 r. Komisja rozpoczęła drugi etap negocjacji ze Stanami Zjednoczonymi. W grudniu 2009 r. i w marcu 2010 r. Rada dokonała przeglądu poczynionych postępów. W dniu 25 marca 2010 r., po ośmiu rundach drugiego etapu negocjacji, osiągnięto porozumienie w sprawie projektu protokołu zmieniającego umowę o transporcie lotniczym UE-USA z 2007 r.

Protokół ma na celu:

- zainicjowanie procesu polegającego na stworzeniu dodatkowych możliwości w zakresie inwestycji zagranicznych w przedsiębiorstwa lotnicze;

- dalsze otwarcie rynku, w tym zapewnienie unijnym przedsiębiorstwom lotniczym szerszego dostępu do przewozów lotniczych finansowanych przez amerykańską administrację rządową; oraz

- dalsze zacieśnienie współpracy w zakresie regulacji we wszystkich dziedzinach polityki dotyczącej lotnictwa, zwłaszcza w zakresie zmniejszania szkodliwego wpływu lotnictwa na środowisko.

- **Kontekst ogólny**

Umowa o transporcie lotniczym UE-USA z 2007 r. była wyrazem znaczących zmian w transatlantyckich przewozach lotniczych i zapewniła przedsiębiorstwom lotniczym dużą swobodę prowadzenia działalności gospodarczej, a także stworzyła kompleksowe ramy współpracy regulacyjnej ze Stanami Zjednoczonymi w zakresie dużej liczby kwestii. Umowa o transporcie lotniczym EU-USA przyniosła przedsiębiorstwom lotniczym, portom lotniczym i użytkownikom transportu lotniczego znaczne korzyści.

UE zależało jednak na stworzeniu dodatkowych możliwości w zakresie inwestycji i dostępu do rynku. Z tego względu, z myślą o drugim etapie negocjacji, w art. 21 umowy o transporcie lotniczym UE-USA z 2007 r. zamieszczono niewyczerpujący wykaz „kwestii o pierwszorzędnym znaczeniu", które obejmowały między innymi dodatkowe możliwości w zakresie inwestycji i dostępu do rynku oraz kwestie związane z ochroną środowiska.

Zgodnie z art. 21 ust. 1 umowy o transporcie lotniczym UE-USA z 2007 r., w maju 2008 r. rozpoczęto drugi etap negocjacji. Na podstawie art. 21 ust. 3 umowy o transporcie lotniczym UE-USA z 2007 r., każdej ze stron przysługuje prawo do zawieszenia niektórych praw, jeśli do dnia 30 listopada 2010 r. nie zostanie osiągnięte

porozumienie w drugim etapie negocjacji.

W dniu 25 marca 2010 r., po ośmiu rundach negocjacji, osiągnięto porozumienie w sprawie projektu protokołu zmieniającego umowę o transporcie lotniczym UE-USA z 2007 r. (zwanego dalej „protokołem").

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Protokół zmienia umowę o transporcie lotniczym UE-USA z 2007 r.

- **Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Zakończenie drugiego etapu negocjacji ze Stanami Zjednoczonymi było priorytetem unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa, co podkreślono w komunikacie Komisji „Rozwój programu polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego" [1].

Na szczycie UE-USA, który odbył się w dniu 3 listopada 2009 r., Unia potwierdziła polityczną wolę osiągnięcia porozumienia podczas drugiego etapu negocjacji w 2010 r., w kontekście ogólnego celu polegającego na zmniejszaniu przeszkód w wymianie handlowej, w inwestycjach i w działalności gospodarczej.

Ze względu na szczególny nacisk, jaki protokół kładzie na ochronę środowiska, jest on w pełni zgodny z celem Unii polegającym na zmniejszeniu wpływu międzynarodowego transportu lotniczego na zmianę klimatu. Szczególny nacisk położono również na wymiar społeczny umowy.

2. Konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz ocena skutków

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Przez cały okres trwania negocjacji Komisja prowadziła konsultacje z zainteresowanymi stronami, w szczególności w ramach odbywających się regularnie posiedzeń forum doradczego złożonego z przedstawicieli przewoźników lotniczych, portów lotniczych i organizacji pracowniczych.

Państwa członkowskie aktywnie uczestniczyły w całym procesie negocjacyjnym w ramach komitetu specjalnego i posiedzeń ekspertów.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

Wszystkie uwagi zainteresowanych stron oraz poszczególnych państw członkowskich zostały w należyty sposób uwzględnione podczas opracowywania stanowiska negocjacyjnego Unii.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

[1] COM(2005) 79 wersja ostateczna.

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

- **Ocena skutków**

Zatwierdzenie protokołu przyniesie korzyści konsumentom, przedsiębiorstwom lotniczym, pracownikom i innym obywatelom Unii. W badaniu przeprowadzonym na zlecenie Komisji przez firmę Booz Allen Hamilton oszacowano, że korzyści, jakie może przynieść gospodarce utworzenie całkowicie otwartego obszaru lotniczego między EU a Stanami Zjednoczonymi, mogą sięgnąć kilku miliardów euro rocznie[2].

Badanie przeprowadzone na zlecenie Komisji (DG TRADE)[3] przez Ecorys wykazało, że uzyskanie dalszej zbieżności przepisów w dziedzinie transportu lotniczego może w znaczący sposób obniżyć koszty w tej branży. W wyniku tego samego badania stwierdzono, że negocjacje prowadzone w drugim etapie mogą zmienić strukturę rynku w UE i w USA, zwiększając tym samym rentowność przemysłu lotniczego.

Dodanie artykułu poświęconego wymiarom społecznym gwarantuje, że dalszemu otwieraniu rynku towarzyszyć będzie utrzymanie wysokich standardów pracy oraz że nowe możliwości stworzone dzięki protokołowi nie będą naruszać praw pracowniczych.

Protokół zawiera również wiążące zobowiązania obu stron do ograniczenia lub zmniejszenia wpływu międzynarodowego transportu lotniczego na środowisko. Zacieśniona współpraca w zakresie ograniczania oddziaływania międzynarodowego transportu lotniczego na środowisko oraz przeciwdziałania wpływowi lotnictwa na zmiany klimatu zminimalizuje wszelkie ewentualne negatywne skutki protokołu dla środowiska.

3. Aspekty prawne wniosku

- **Krótki opis proponowanych działań**

Protokół zmienia umowę o transporcie lotniczym UE-USA z 2007 r., wprowadzając następujące elementy:

- Prawne zobowiązanie do wzajemnego uznawania warunków prawnych drugiej strony dotyczących oceny sprawności operacyjnej przedsiębiorstwa lotniczego i jego przynależności państwowej (nowy artykuł 6a). Zobowiązanie to znacznie zmniejszy obciążenia regulacyjne dla przedsiębiorstw lotniczych oraz dla organów regulacyjnych.

- Zacieśniona współpraca w celu zmniejszenia oddziaływania międzynarodowego transportu lotniczego na środowisko (nowy artykuł 15). Współpraca w zakresie ograniczania oddziaływania międzynarodowego transportu lotniczego na środowisko obejmować będzie następujące dziedziny: badania i rozwój, innowacje w zakresie

---

2 Booz Allen Hamilton (2007), The economic impacts of an Open Aviation Area between the EU and the US (Skutki gospodarcze otwartego obszaru lotniczego między EU i USA), http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/country_index/doc/final_report_us_bah.pdf

3 Ecorys (2009), Non-Tariff Measures in EU-US Trade and Investment – An Economic Analysis (Środki pozataryfowe w handlu i inwestycjach UE-USA – analiza ekonomiczna). http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2009/december/tradoc_145613.pdf

zarządzania ruchem lotniczym, koordynację działań na forach międzynarodowych. Szczególnie ważna będzie w tym przypadku współpraca mająca na celu zapewnienie spójności z odpowiednimi środkami rynkowymi dotyczącymi emisji pochodzących z lotnictwa. Współpraca w zakresie ochrony środowiska zwiększy również przejrzystość dotyczącą ograniczeń działalności spowodowanych poziomem hałasu w portach lotniczych, w których rocznie dokonuje się więcej niż 50 000 operacji cywilnymi poddźwiękowymi samolotami odrzutowymi.

- Wyraźne podkreślenie znaczenia wymiaru społecznego i korzyści wynikających z wysokich standardów pracy, a także zacieśnionej współpracy w zakresie skutków społecznych umowy (nowy art. 17a).

- Zwiększenie roli wspólnego komitetu, polegające na umożliwieniu mu rozwiązywania kwestii związanych z brakiem spójności wynikającym z różnych podejść w zakresie regulacji, zezwalania na wzajemne uznawanie podjętych decyzji oraz wspierania współpracy w kilku dodatkowych dziedzinach, takich jak zarządzanie ruchem lotniczym, wprowadzanie ułatwień w przewozie pasażerów, bezpieczeństwo oraz współpraca z innymi krajami (nowe ustępy w art. 18).

- Proces polegający na zwiększeniu dostępu do rynku i możliwości inwestycyjnych (nowy art. 21). Obie strony zobowiązują się do dalszego usuwania przeszkód w dostępie do rynku. Wspólny komitet będzie regularnie dokonywał pod tym kątem przeglądu. Obie strony uzgodnią proces współpracy w ramach wspólnego komitetu, której celem będzie usunięcie przeszkód w dostępie do rynku. Po wprowadzeniu zmian w prawie, dzięki którym Komisja będzie odgrywać większą rolę przy monitorowaniu procedur dotyczących wprowadzania ograniczeń działalności spowodowanych poziomem hałasu w portach lotniczych UE, w których rocznie dokonuje się więcej niż 50 000 operacji lotniczych, przedsiębiorstwom lotniczym z UE przysługiwać będą dodatkowe prawa w ramach siódmej wolności lotniczej pomiędzy USA a państwami trzecimi, co oznacza, że usunięte zostaną przeszkody w dostępie do rynku USA dla pochodzących z państw trzecich przedsiębiorstw lotniczych będących własnością i znajdujących się pod kontrolą inwestorów z UE. Po wprowadzeniu w prawie amerykańskim zmiany, która umożliwi podmiotom z UE przejmowanie większościowych pakietów własnościowych i kontrolnych przedsiębiorstw lotniczych z USA, UE zezwoli podmiotom z USA na przejmowanie większościowych pakietów własnościowych i kontrolnych przedsiębiorstw lotniczych z UE. Jeżeli UE spełni wymogi dotyczące monitorowania ograniczeń działalności spowodowanych poziomem hałasu, a ze strony USA nie będzie postępów w zakresie liberalizacji inwestycji, UE będzie mieć prawo do wstrzymania działalności przewoźników z USA i vice versa.

- Zwiększenie dostępu dla przedsiębiorstw lotniczych z UE do przewozów lotniczych finansowanych przez amerykańską administrację rządową (nowy załącznik 3), które na chwilę obecną dostępne są tylko dla przewoźników z USA („Fly America”). Przedsiębiorstwa lotnicze z UE będą mogły sprzedawać kontrahentom z amerykańskiej administracji rządowej usługi transportu lotniczego na każdej trasie, z wyjątkiem usług transportu lotniczego finansowanych przez amerykański Departament Obrony.

Protokołowi towarzyszy protokół konsultacji zawierający nowe, dodatkowe elementy, których celem jest dalsze zacieśnienie bieżącej współpracy w dziedzinie ochrony lotnictwa, w dziedzinie polityki dotyczącej konkurencyjności oraz w ramach wspólnych starań na rzecz ograniczenia oddziaływania międzynarodowego transportu

lotniczego na środowisko.

- **Podstawa prawna**

Art. 207 ust. 5 w powiązaniu z art. 218 ust. 2 i 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie w takim stopniu, w jakim wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii.

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z następujących względów.

Na mocy umowy o transporcie lotniczym UE-USA z 2007 r. ustanowiono zharmonizowane ramy regulacyjne dla transportu lotniczego między Unią a Stanami Zjednoczonymi. Zmiany traktatu międzynarodowego zawartego na szczeblu Unii można dokonać wyłącznie na szczeblu Unii. Ponadto cele protokołu mogą zostać osiągnięte jedynie na szczeblu Unii, ponieważ dotyczą one szeregu kwestii wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Unii.

Działanie Unii umożliwi lepsze osiągnięcie celów wniosku z następujących względów.

Zmiany traktatu międzynarodowego zawartego na szczeblu Unii można dokonać wyłącznie na szczeblu Unii. Ponadto cele protokołu mogą zostać osiągnięte jedynie na szczeblu Unii, ponieważ dotyczą one szeregu kwestii wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Unii.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Protokół zmniejszy obciążenia regulacyjne i koszty dla przedsiębiorstw lotniczych. Protokół nie wprowadzi nowych zobowiązań dla przedmiotowej branży.

Państwa członkowskie będą ponadto nadal wykonywać tradycyjne czynności administracyjne, wykonywane przez nie w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, ale na podstawie jednolicie stosowanych, wspólnych przepisów.

Państwa członkowskie będą nadal wykonywać czynności administracyjne dotyczące ograniczeń działalności spowodowanych poziomem hałasu w portach lotniczych UE. UE i jej państwa członkowskie nie podejmują zobowiązań dotyczących ograniczeń działalności spowodowanych poziomem hałasu, które wykraczałyby poza wymogi określone w dyrektywie w sprawie hałasu (2002/30/EC).

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: umowa międzynarodowa.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następującego względu:

Umowę międzynarodową można zmienić tylko za pomocą umowy międzynarodowej.

4. Wpływ na budżet

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

2010/0113 (NLE)

Wniosek

Decyzja Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich Unii Europejskiej zebranych w Radzie

w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania protokołu zmieniającego umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony

RADA UNII EUROPEJSKIEJ I PRZEDSTAWICIELE RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH ZEBRANI W RADZIE,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 207 ust. 5 w związku z art. 218 ust. 2 i 5,

uwzględniając wniosek Komisji,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W umowie o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony (zwanej dalej „umową o transporcie lotniczym"), podpisanej w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r., znalazł się zapis zobowiązujący obie strony do rozpoczęcia drugiego etapu negocjacji.

(2) Komisja wynegocjowała w imieniu Unii i państw członkowskich protokół zmieniający umowę o transporcie lotniczym (zwany dalej „protokołem"), zgodnie z art. 21 tej umowy.

(3) Protokół parafowano dnia 25 marca 2010 r.

(4) Protokół jest w pełni zgodny z przepisami UE, zwłaszcza z unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji.

(5) Wynegocjowany przez Komisję protokół powinien zostać podpisany i być stosowany tymczasowo przez Unię i jej państwa członkowskie, z zastrzeżeniem możliwości przyjęcia go w późniejszym terminie.

(6) Konieczne jest określenie procedur podjęcia, w stosownym przypadku, decyzji dotyczącej sposobu zaprzestania tymczasowego stosowania protokołu i sposobu podejmowania środków przewidzianych w art. 21 ust. 5 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem. Konieczne jest również określenie procedury zawieszenia wzajemnego uznawania warunków prawnych dotyczących oceny sprawności operacyjnej przedsiębiorstwa lotniczego i jego przynależności państwowej

oraz procedury wdrażania niektórych postanowień umowy, w tym postanowień dotyczących środowiska,

STANOWIĄ, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1 (Podpisanie i tymczasowe stosowanie)

1. Niniejszym zatwierdza się podpisanie w imieniu Unii protokołu zmieniającego umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskim z drugiej strony (zwanego dalej „protokołem"), z zastrzeżeniem podjęcia przez Radę decyzji dotyczącej przyjęcia protokołu. Tekst protokołu jest załączony do niniejszej decyzji.

2. Przewodniczący Rady zostaje upoważniony do wyznaczenia osoby (osób) upoważnionej (upoważnionych) do podpisania protokołu w imieniu Unii, z zastrzeżeniem możliwości jego przyjęcia.

3. Do czasu wejścia w życie protokół jest stosowany tymczasowo przez Unię i jej państwa członkowskie od dnia jego podpisania, zgodnie z prawem krajowym.

4. Decyzję o zaprzestaniu tymczasowego stosowania protokołu i przekazaniu powiadomienia o tym fakcie Stanom Zjednoczonym Ameryki zgodnie z art. 9 ust. 2 protokołu oraz decyzję o cofnięciu takiego powiadomienia podejmuje w imieniu Unii i państw członkowskich Rada stanowiąca jednogłośnie zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu.

Artykuł 2 (Zawieszenie wzajemnego uznawania)

Decyzję o zawieszeniu wzajemnego uznawania warunków prawnych dotyczących oceny sprawności operacyjnej przedsiębiorstwa lotniczego i jego przynależności państwowej oraz o przekazaniu powiadomienia o tym fakcie Stanom Zjednoczonym Ameryki zgodnie z art. 6a ust. 2 umowy o transporcie lotniczym zmienionej protokołem podejmuje w imieniu Unii i państw członkowskich Rada stanowiąca jednogłośnie zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu.

Artykuł 3(Wspólny komitet)

1. Unię i jej państwa członkowskie reprezentują we wspólnym komitecie, ustanowionym na mocy art. 18 umowy o transporcie lotniczym zmienionej protokołem, przedstawiciele Komisji i państw członkowskich.

2. Stanowisko Unii i jej państw członkowskich we wspólnym komitecie dotyczące kwestii wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Unii, które nie wymagają

przyjęcia decyzji mającej skutki prawne, jest ustalane przez Komisję i przekazywane z wyprzedzeniem Radzie oraz państwom członkowskim.

3. W odniesieniu do decyzji wspólnego komitetu dotyczących spraw wchodzących w zakres kompetencji Unii, stanowisko Unii i jej państw członkowskich przyjmuje Rada stanowiąca kwalifikowaną większością głosów, na wniosek Komisji, chyba że mające zastosowanie procedury głosowania, określone w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, stanowią inaczej.

4. W odniesieniu do decyzji wspólnego komitetu dotyczących spraw wchodzących w zakres kompetencji państw członkowskich, stanowisko Unii i jej państw członkowskich przyjmuje Rada stanowiąca jednomyślnie, na wniosek Komisji lub państw członkowskich, chyba że w ciągu jednego miesiąca od przyjęcia stanowiska jedno z państw członkowskich poinformuje Sekretariat Generalny Rady, że może zaakceptować decyzję wspólnego komitetu tylko za zgodą swoich organów legislacyjnych, zwłaszcza ze względu na zastrzeżenie parlamentarne.

5. Stanowisko zajmowane przez Unię i jej państwa członkowskie we wspólnym komitecie przedstawia Komisja, z wyjątkiem obszarów wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji państw członkowskich, w którym to przypadku stanowisko takie przedstawia prezydencja Rady lub, o ile Rada tak postanowi, Komisja.

Artykuł 4 (Decyzje na mocy art. 21 umowy)

Decyzję o nieudzieleniu przedsiębiorstwom lotniczym drugiej strony zezwolenia na obsługę dodatkowych rejsów na danej trasie lub na wejście na nowe rynki na podstawie umowy o transporcie lotniczym oraz o przekazaniu powiadomienia o tym fakcie Stanom Zjednoczonym Ameryki zgodnie z art. 21 ust. 5 umowy o transporcie lotniczym zmienionej protokołem podejmuje w imieniu Unii i państw członkowskich Rada stanowiąca jednogłośnie zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu.

Artykuł 5 (Informacje przekazywane Komisji)

Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich wnioskach lub powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez nie na podstawie art. 15 umowy o transporcie lotniczym zmienionej protokołem (Ochrona środowiska naturalnego).

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]