



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.4.2021
COM(2021) 157 final

2021/0083 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy o transporcie lotniczym między Państwem Katar, z jednej strony, a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Umowa o transporcie lotniczym między Państwem Katar (zwanym dalej „Katarem”) a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi została wynegocjowana przez Komisję w formie zatwierdzonej przez Radę w dniu 7 czerwca 2016 r.

Przewozy lotnicze między Unią a Katarą odbywają się obecnie w oparciu o umowy dwustronne między poszczególnymi państwami członkowskimi a Katarą.

Negocjowanie kompleksowych umów o komunikacji lotniczej w przypadkach, w których wykazano wartość dodaną i korzyści gospodarcze płynące z takich umów, stanowi część unijnej polityki zewnętrznej w dziedzinie lotnictwa. Celem Umowy jest w szczególności:

- zapewnienie uczciwej konkurencji, niedyskryminacji, przejrzystości i równych warunków działania dla podmiotów gospodarczych;
- stopniowe otwieranie rynku w zakresie dostępu do tras i zdolności przewozowych;
- poprawa łączności z korzyścią dla konsumentów i gospodarki.

• Kontekst ogólny

W wytycznych negocjacyjnych jako ogólny cel negocjacji określono wynegocjowanie kompleksowej umowy o transporcie lotniczym, której celem jest stopniowe i wzajemne otwarcie rynku, zapewnienie współpracy regulacyjnej i zbieżności przepisów oraz zapewnienie uczciwej konkurencji i przejrzystości.

Zgodnie z wytycznymi negocjacyjnymi obie Strony parafowały w dniu 4 marca 2019 r. projekt Umowy z Katarą.

• Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

Zawarcie unijnej umowy o transporcie lotniczym jest kluczowym elementem rozwoju zewnętrznej polityki UE w dziedzinie lotnictwa, jak opisano w komunikatach Komisji COM (2012) 556 final „Unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom?” i COM (2015) 598 final „Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa”. Katar jest jednym z najszybciej rozwijających się rynków poza UE, zaś liczba pasażerów wzrosła do ponad 6 mln (Eurostat 2019). Prawie wszystkie państwa członkowskie udzieliły już pełnego dostępu do rynku zawierając dwustronne umowy o komunikacji lotniczej z Katarą. W umowach tych brakuje jednak odpowiednich przepisów dotyczących istotnych elementów pozwalających uniknąć nadużyć na zliberalizowanym rynku, takich jak uczciwa konkurencja, przejrzystość lub kwestie społeczne.

• Spójność z przepisami obowiązującymi w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Postanowienia Umowy są nadrzędne w stosunku do odpowiednich postanowień obowiązujących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami

członkowskimi a Katarzem. Istniejące prawa przewozowe, które wynikają z tych umów dwustronnych i które nie są objęte zakresem niniejszej Umowy, mogą być jednak w dalszym ciągu realizowane, pod warunkiem że nie wiążą się z dyskryminacją względem państw członkowskich i ich obywateli.

Rozporządzenie (UE) 2019/712 w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym zapewnia, aby wszelkie środki przyjęte na jego podstawie były zgodne z międzynarodowymi zobowiązaniami, w tym zobowiązaniami wynikającymi z niniejszej Umowy.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Postanowienia umowy będą nadrzędne w stosunku do odpowiednich postanowień obowiązujących porozumień zawartych przez poszczególne państwa członkowskie. Umowa stwarza jednocześnie równe i jednolite warunki dostępu do rynku dla wszystkich przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej i określa nowe mechanizmy współpracy i konwergencji regulacyjnej między Unią Europejską a Katarzem w obszarach mających zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego i skutecznego wykonywania przewozów lotniczych. Uzgodnienia te mogą zostać dokonane wyłącznie na poziomie Unii.

Działanie Unii zapewni lepsze osiągnięcie celów wniosku z wymienionych poniżej względów.

Umowa umożliwia jednocześnie objęcie jej postanowieniami 27 państw członkowskich, niedyskryminujące stosowanie tych samych przepisów i zapewnienie korzyści wszystkim unijnym przewoźnikom lotniczym niezależnie od ich przynależności państwowej. Zawiera ona kompleksowe przepisy dotyczące dotacji, praktyk antykonkurencyjnych i przejrzystości oraz solidne mechanizmy egzekwowania tych przepisów, a tym samym przyczynia się do wyrównania warunków działania w zakresie przewozów lotniczych między UE a Katarzem oraz między UE a innymi miejscami docelowymi, na przykład w Azji, na trasach przebiegających przez Katar.

Umowa zapewnia ponadto wszystkim unijnym przewoźnikom lotniczym dostęp do możliwości handlowych, przykładowo związanych z obsługą naziemną, wspólną obsługą połączeń, intermodalnością lub możliwością swobodnego ustalania cen oraz znosi wymóg współpracy unijnych przewoźników lotniczych ze sponsorem lokalnym przy tworzeniu lokalnych biur w Katarze. Obejmuje ona również przepisy dotyczące kwestii społecznych, zgodne z przepisami międzynarodowych umów handlowych UE, zobowiązujące strony do poprawy polityki społecznej i polityki pracy zgodnie z zobowiązaniami międzynarodowymi, zwłaszcza podjętymi na forum Międzynarodowej Organizacji Pracy.

Po okresie przejściowym przewoźnicy lotniczy będą mogli swobodnie wykonywać przewozy pasażerskie i towarowe z dowolnego punktu w Unii Europejskiej do Kataru dzięki jednolitym ramom regulacyjnym ustanowionym Umową, co obecnie nie ma miejsca. Przewoźnicy lotniczy będą również mogli wykonywać niektóre przewozy wyłącznie towarowe do punktów położonych dalej, z zastrzeżeniem ograniczeń geograficznych i częstotliwości.

Stopniowe usunięcie ograniczeń w dostępie do rynku między Unią a Katarą nie tylko przyciągnie na ten rynek nowe podmioty i stworzy szanse obsługiwanie portów lotniczych wykorzystywanych w mniejszym stopniu, ale ułatwi również proces konsolidacji między unijnymi przewoźnikami lotniczymi.

- **Proporcjonalność**

W celu omawiania kwestii związanych z wprowadzeniem w życie Umowy utworzony zostanie wspólny komitet. Będzie on wspierał wymianę opinii na szczeblu ekspertów oraz będzie mógł badać potencjalne obszary dalszego rozszerzenia Umowy. W skład wspólnego komitetu wejdą przedstawiciele Komisji i państw członkowskich oraz przedstawiciele Kataru.

Państwa członkowskie będą ponadto nadal wykonywać rutynowe czynności administracyjne, które przypadają im w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, ale na podstawie jednolicie stosowanych, wspólnych przepisów.

- **Wybór instrumentu**

Umowa międzynarodowa.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Zgodnie z art. 218 ust. 4 TFUE Komisja przeprowadziła rokowania w konsultacji ze specjalnym komitetem. W trakcie negocjacji przeprowadzono również konsultacje z zainteresowanymi stronami reprezentującymi cały łańcuch wartości w sektorze lotnictwa i partnerami społecznymi, w tym zwłaszcza ze związkami zawodowymi. Uwagi zgłoszone podczas konsultacji zostały wzięte pod uwagę.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Nie dotyczy.

- **Ocena skutków**

Nie dotyczy.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Krótki opis proponowanej umowy**

Umowa składa się z części zasadniczej obejmującej podstawowe zasady oraz z dwóch załączników: załącznika I w sprawie przepisów przejściowych oraz załącznika II w sprawie geograficznego stosowania przywileju piątej wolności w odniesieniu do przewozów wyłącznie towarowych.

Od dnia 1 stycznia 2021 r. prawo Unii nie ma już zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. W związku z tym w porozumieniu z Ktarem usunięto wszystkie odniesienia do Zjednoczonego Królestwa w parafowanym tekście i włączono standardową klauzulę terytorialną.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy o transporcie lotniczym między Państwem Katar, z jednej strony, a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z jego art. 218 ust. 5,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 7 czerwca 2016 r. Rada upoważniła Komisję do rozpoczęcia rokowań z Państwem Katar w sprawie Umowy o transporcie lotniczym między Państwem Katar, z jednej strony, a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony (zwanej dalej „Umową”). Rokowania zostały pomyślnie zakończone parafowaniem Umowy w dniu 4 marca 2019 r.
- (2) Należy podpisać Umowę w imieniu Unii, z zastrzeżeniem jej zawarcia w późniejszym terminie.
- (3) Umowę należy stosować tymczasowo,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym upoważnia się do podpisania, w imieniu Unii, Umowy o transporcie lotniczym między Państwem Katar, z jednej strony, a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony, z zastrzeżeniem zawarcia tej Umowy.

Tekst Umowy zostaje dołączony do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Sekretariat Generalny Rady ustanawia instrument pełnomocnictwa do podpisania Umowy, z zastrzeżeniem jej zawarcia, dla osoby wskazanej (osób wskazanych) przez negocjatora Umowy.

Artykuł 3

Do momentu jej wejścia w życie Umowa jest tymczasowo stosowana przez Unię zgodnie z art. 29 ust. 3 Umowy.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*