

Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1962/2006 z dnia 21 grudnia 2006 r. w zastosowaniu art. 37 Aktu przystąpienia Bułgarii do Unii Europejskiej

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 408 z dnia 30 grudnia 2006 r.)

Rozporządzenie (WE) nr 1962/2006 otrzymuje brzmienie:

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1962/2006

z dnia 21 grudnia 2006 r.

w zastosowaniu art. 37 Aktu przystąpienia Bułgarii do Unii Europejskiej

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając Traktat o przystąpieniu Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 4 ust. 3,

uwzględniając Traktat o przystąpieniu Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 37,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Artykuł 37 Aktu przystąpienia Bułgarii i Rumunii pozwala Komisji na podjęcie odpowiednich środków ochronnych w przypadku poważnego naruszenia funkcjonowania rynku wewnętrznego lub bezpośredniego ryzyka takiego naruszenia, wynikającego z niewykonania zobowiązań podjętych przez Bułgarię w trakcie negocjacji akcesyjnych w zakresie wspólnotowej polityki sektorowej odnoszącej się do działalności gospodarczej o zasięgu transgranicznym. Istnieje bezpośrednie ryzyko, że niewykonanie przez Bułgarię jej zobowiązań w zakresie rozporządzeń⁽¹⁾ ⁽²⁾ spowoduje poważne naruszenie funkcjonowania rynku wewnętrznego w zakresie transportu lotniczego.

(1) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1), rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8) oraz rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 15).

(2) Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1701/2003 (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 5).

(2) Na podstawie art. 80 Traktatu WE Wspólnota przyjęła wspólną politykę w zakresie transportu lotniczego, która obejmuje przepisy ustanawiające wewnętrzny rynek usług lotniczych⁽³⁾, jak również wspólne przepisy mające na celu ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie⁽⁴⁾. Obydwa zbiory przepisów mają bezpośredni wpływ na świadczenie usług lotniczych pomiędzy państwami członkowskimi.

(3) W trakcie negocjacji akcesyjnych Bułgaria zobowiązała się do pełnego stosowania wspólnotowych przepisów w zakresie transportu lotniczego od dnia przystąpienia do Unii Europejskiej.

(4) Po podpisaniu Traktatu o przystąpieniu w dniu 25 kwietnia 2005 r., Europejska Agencja Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA) dokonała kontroli w dniach 16–20 maja 2005 r. urzędu lotnictwa cywilnego Bułgarii (CAA) w celu stwierdzenia, czy urząd ten jest w stanie stosować wymogi prawodawstwa Wspólnoty, jak również normy Wspólnych Władz Lotniczych (JAA) w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Kontrola ujawniła istotne i notoryczne braki administracyjne bułgarskiego CAA, jeśli chodzi o nadzór w zakresie bezpieczeństwa niezbędny dla wdrożenia wspólnotowych wymogów odnoszących się do certyfikacji w zakresie zdolności do lotu i utrzymania statków powietrznych.

(5) W związku z poważnymi brakami stwierdzonymi przez EASA i JAA, w październiku 2005 r. odmówiono Bułgarii wzajemnego uznawania w kwestiach związanych z bezpieczeństwem w ramach systemu JAA.

(6) Plany działań naprawczych przedstawione przez bułgarski CAA w październiku i listopadzie 2005 r. oraz w maju 2006 r. nie zadowolili EASA, co Komisja przyjęła do wiadomości.

(3) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92, rozporządzenie (EWG) nr 2408/92 oraz rozporządzenie (EWG) nr 2409/92.

(4) Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002.

- (7) W komunikacie przyjętym w dniu 26 września 2006 r. w sprawie stanu przygotowań Bułgarii i Rumunii do członkostwa w UE ⁽¹⁾ Komisja potwierdziła, że Bułgaria poczyniła dalsze postępy w przygotowaniach do członkostwa, ale jednocześnie stwierdziła liczne obszary nadal budzące zastrzeżenia, między innymi bezpieczeństwo lotnicze, w których Komisja podejmie odpowiednie środki mające na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego, jeśli Bułgaria nie przeprowadzi niezbędnych działań naprawczych.
- (8) Komunikat Komisji wzywał Bułgarię do zapewnienia zgodności z odpowiednimi wspólnotowymi przepisami w zakresie bezpieczeństwa lotniczego i przedłożenia planu działań naprawczych oraz jego wdrożenia w ściśle określonym terminie, w bliskiej współpracy z EASA i pod jej nadzorem, w celu zlikwidowania wszelkich braków w dziedzinie bezpieczeństwa. Sprawozdanie zapowiadało przeprowadzenie przez EASA weryfikacji wykonania tego planu poprzez dokonanie kolejnej kontroli przed przystąpieniem Bułgarii. Komunikat Komisji stwierdzał, że w przypadku niepodjęcia przez Bułgarię niezbędnych działań naprawczych Bułgaria ryzykuje ograniczeniem dostępu do wewnętrznego rynku lotniczego wprowadzonym przez Komisję – z własnej inicjatywy lub na wniosek państwa członkowskiego. Ponadto zarejestrowane bułgarskie statki powietrzne, niespełniające wymogów UE w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, mogą podlegać odpowiednim środkom ochronnym.
- (9) W związku z komunikatem Komisji poproszono EASA o przeprowadzenie kontroli bułgarskiego CAA. Kontrola ta miała miejsce w dniach od 27 listopada do 1 grudnia 2006 r. Miała ona na celu stwierdzenie, czy urząd lotnictwa cywilnego Bułgarii jest przygotowany do wdrożenia wspólnych przepisów w zakresie lotnictwa cywilnego, które w Bułgarii wchodzi w życie dnia 1 stycznia 2007 r., a także ocenę postępu w realizacji planu działań naprawczych przedłożonego przez urząd po pierwszej kontroli EASA, a odnoszącego się do braków w dziedzinie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie tejże kontroli.
- (10) Sprawozdanie z kontroli przygotowane przez EASA potwierdza stwierdzone poprzednio braki administracyjne bułgarskiego CAA, jeśli chodzi o nadzór w zakresie bezpieczeństwa niezbędny dla wdrożenia wspólnotowych wymogów odnoszących się do certyfikacji w zakresie zdolności do lotu i utrzymania statków powietrznych, a także wskazuje, że w dniu wejścia w życie Aktu przystąpienia bułgarski CAA nie będzie w stanie zapewnić zgodności z rozporządzeniem nr 1592/2002 i jego przepisami wykonawczymi oraz rozporządzeniami Komisji (WE) nr 1702/2003 ⁽²⁾ i (WE) nr 2042/2003 ⁽³⁾.
- (11) W związku z niewykonaniem przez Bułgarię jej zobowiązań w zakresie zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 i jego przepisami wykonawczymi na dzień wejścia w życie Traktatu o przystąpieniu, należy postanowić, że certyfikaty wydane przez bułgarski CAA nie będą podlegały wzajemnemu uznawaniu, o którym mowa w art. 8 i 57 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.
- (12) Niewykonanie przez Bułgarię jej zobowiązań w zakresie zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 i jego przepisami wykonawczymi na dzień wejścia w życie Traktatu o przystąpieniu może prowadzić do zakłócenia warunków konkurencji pomiędzy przewoźnikami posiadającymi koncesję wydaną przez inne państwo członkowskie a przewoźnikami posiadającymi koncesję wydaną przez Bułgarię, jeśli ta ostatnia otrzymałaby nieograniczony dostęp do rynku wewnętrznego Wspólnoty. Zakłócenie warunków konkurencji może w szczególności wynikać z faktu, że przewoźnicy lotniczy, którym koncesję wydał bułgarski CAA, uzyskaliby nieograniczony dostęp do tras na terytorium Wspólnoty. Zakłócenie warunków konkurencji może w szczególności wynikać z faktu, że przewoźnicy lotniczy, którym koncesję wydał bułgarski CAA, uzyskaliby nieograniczony dostęp do tras na terytorium Wspólnoty bez spełnienia wszystkich wymogów określonych przepisami ustanawiającymi rynek wewnętrzny usług lotniczych, zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa, natomiast ich konkurenci nadal podlegaliby takim wymogom. Ponadto przyznanie takiego dostępu przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesję wydaną przez bułgarski CAA mogłoby prowadzić do rozszerzenia operacji lotniczych wykonywanych przez tych przewoźników do i z innych państw członkowskich lub na ich terytorium, powodując tym samym dodatkowe zagrożenia dla bezpieczeństwa.
- (13) Dlatego też w celu zapobieżenia takim zagrożeniom należy ustanowić, by przewoźnicy posiadający koncesję wydaną przez bułgarski CAA nie byli traktowani jako „wspólnotowi przewoźnicy lotniczy” dla celów rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 6). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji nr (WE) nr 706/2006 (Dz.U. L 122 z 9.5.2006, str. 16).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, str. 1). Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 707/2006 (Dz.U. L 122 z 9.5.2006, str. 17).

⁽¹⁾ Komunikat Komisji COM(2006) 549 z dnia 26 września 2006 r.

- (14) Środek ten nie przesądza o możliwości nałożenia przez Komisję dalszych środków zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005 ⁽¹⁾,

Artykuł 2

Niezależnie od art. 2 lit. b) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92, przewoźnicy lotniczy posiadający koncesję wydaną przez właściwe władze Bułgarii nie są traktowani jako „wspólnotowi przewoźnicy lotniczy” dla celów tego rozporządzenia.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 3

Przynajmniej raz na dwanaście miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, po otrzymaniu uzasadnionej prośby Bułgarii lub z własnej inicjatywy, Komisja sprawdza, czy stosowanie niniejszego rozporządzenia jest nadal konieczne.

Artykuł 1

Artykuły 8 i 57 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 stosuje się do certyfikatów wydanych przez właściwe organy Bułgarii.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w dniu wejścia w życie Traktatu o przystąpieniu Bułgarii i jedynie pod warunkiem jego wejścia w życie.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 21 grudnia 2006 r.

W imieniu Komisji
Jacques BARROT
Wiceprzewodniczący

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, str. 15).