

Aleksander Maziarz

Zasady wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozów lotniczych w prawie UE

STRESZCZENIE

Artykuł poświęcony jest wprowadzonym przez unijnego prawodawcę zasadom prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozów lotniczych. Przedstawia on proces liberalizacji sektora przewozów lotniczych oraz analizuje poszczególne wymogi związane z podjęciem przez przedsiębiorców takiej działalności. W pierwszej kolejności autor skupił się na warunkach uzyskania koncesji na przewozy lotnicze. Następnie zostały przeanalizowane akty prawne mające na celu zagwarantowanie każdemu z przewoźników lotniczych równego dostępu do portów lotniczych. W zakończeniu autor dokonuje oceny wprowadzonych rozwiązań.

Słowa kluczowe: przewozy lotnicze, liberalizacja, koncesja



Aleksander Maziarz

Rules for the operation of air services in the EU law

ABSTRACT

The article focuses on the rules for the operation of air services in the EU. It presents the process of liberalisation of the air services sector and analyses the particular requirements associated with the undertaking of such activities. Firstly, the author focuses on the conditions for obtaining an operating license for air transport services which are common in all Member States. Then, legal acts designed to ensure equal access to airports for all air carriers are analysed. In the conclusion, the author evaluates the introduced solutions.

Keywords: air transport, liberalization, concession



1

WPROWADZENIE

Rynek przewozów lotniczych jest jednym z tych sektorów gospodarki UE, który wymaga szczególnej uwagi ze strony unijnego prawodawcy. Dzieje się tak dlatego, że warunki konkurencji panujące w tym sektorze zależą od wielu czynników, w tym także od poszczególnych państw członkowskich. Początkowo sektor ten znalazł się poza zakresem unijnego prawa konkurencji. Dopiero na skutek orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości UE w sprawie *Nouvelles Frontières*¹ stwierdzono, że unijne reguły konkurencji mają zastosowanie do wszystkich przedsiębiorców zajmujących się transportem, w tym do przedsiębiorców zajmujących się przewozami lotniczymi.

Charakterystyczne dla tego sektora jest także to, że nie tylko reguły konkurencji wpływają na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozów lotniczych. Ze względów bezpieczeństwa uzasadnione jest to, że nie każdy podmiot może świadczyć tego typu usługi. Z drugiej zaś strony coraz większe rozpowszechnienie przewozów lotniczych uzasadnia wprowadzenie ujednoczonych wymogów prowadzenia takiej działalności we wszystkich państwach członkowskich. Warto podkreślić, że prowadzenie działalności w zakresie przewozów lotniczych wymaga uzyskania dostępu do portów lotniczych. Stąd świadczenie takiej działalności gospodarczej uzależnione jest nie tylko od uzyskania koncesji ale przede wszystkim od realnego dostępu przewoźników lotniczych do portów lotniczych.

Celem artykułu jest przedstawienie zasad wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozów lotniczych zawartych w prawie UE. Artykuł skupia się na przeanalizowaniu aktów prawnych UE dotyczących przyznawania przewoźnikom koncesji na prowadzenie takiej działalności oraz regulujących warunki dostępu przewoźników do portów lotniczych w zakresie przyznawania czasu na start i lądowanie oraz usług obsługi naziemnej. Artykuł zmierza do odpowiedzi na pytanie, czy prawodawca unijny zlikwidował ograniczenia w prowadzeniu działalności w zakresie przewozów lotniczych?

¹ Połączone sprawy 209–213/84 *Lucas Asjes i inni*, Zb. Orz. z 1986 r., s. 1425.

2

ETAPY LIBERALIZACJI SEKTORA PRZEWOZÓW LOTNICZYCH

Pierwszy pakiet aktów prawnych mających na celu liberalizację sektora przewozów lotniczych został przyjęty w 1987 roku. Pakiet ten składał się z kilku aktów prawnych, które miały na celu rozpoczęcie procesu liberalizacji tego sektora. Dyrektywa 87/601 w sprawie taryf na regularnych połączeniach lotniczych między państwami członkowskimi² miała na celu wprowadzenie elastycznej procedury zatwierdzania przez państwa członkowskie taryf na regularne połączenia lotnicze. Miała ona umożliwić przewoźnikom lotniczym rozwinięcie swojej działalności gospodarczej na różnych rynkach oraz dostosować tę działalność do potrzeb konsumentów. Państwa członkowskie zostały zobowiązane do akceptowania tych taryf, które uwzględniały długoterminowe koszty danego przewoźnika, biorąc pod uwagę także takie czynniki, jak potrzeby konsumentów, uzasadniony zwrot inwestycji, sytuację na określonym rynku czy wysokość taryf obowiązujących na danych szlakach lotniczych. Dyrektywa na miała też na celu zwalczania dumpingu.

Kolejnym aktem prawnym wchodzącym w skład tego pakietu była decyzja Rady nr 87/602 w sprawie podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między państwami członkowskim i dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotniczych na trasach między państwami członkowskimi³. Decyzja ta miała na celu złagodzenie ograniczeń ilościowych dotyczących przewozu pasażerów na szlakach lotniczych i zobowiązywała państwa członkowskie do podziału między przewoźników lotniczych wywodzących się z danego państwa członkowskiego oraz z innego państwa zdolności przewozów pasażerskich. Ponadto umożliwiła ona dostęp przewoźnikom lotniczym ze Wspólnoty do tych szlaków lotniczych, które dotychczas nie były dla nich dostępne. W rezultacie decyzja ta umożliwiła rozwój wspólnych

² Dz.Urz. WE z 31 grudnia 1987 r., L 374/12.

³ Dz. Urz. WE z 31 grudnia 1987 r., L 374/19.

zasad konkurencji, uelastycznienie taryf i poszerzyła dostęp do połączeń lotniczych⁴.

Ostatnim elementem pierwszego pakietu liberalizacyjnego były dwa rozporządzenia. Pierwsze z nich – rozporządzenie nr 3975/87 ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego⁵ dotyczyło międzynarodowego transportu lotniczego pomiędzy lotniskami znajdującymi się na terytorium Wspólnoty. Rozporządzenie to wprowadzało zasady stosowania zakazu porozumień ograniczających konkurencję oraz zakazu nadużywania pozycji dominującej w sektorze transportu lotniczego. Ustanawiało ono wyłączenie spod zakazu zawartego w obecnym art. 101 TFUE, o ile wyłącznym celem i skutkiem takich porozumień było osiągnięcie usprawnień technicznych lub współpracy, oraz zawierało przepisy regulujące procedurę stosowania przez Komisję Europejską tych zakazów⁶. Kolejne rozporządzenie nr 3976/87 dotyczące stosowania artykułu 85 (3) Traktatu do pewnych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych w sektorze transportu lotniczego⁷ upoważniło Komisję Europejską do wydania rozporządzeń wyłączających w odniesieniu do określonych kategorii porozumień ograniczających konkurencję w sektorze transportu lotniczego. Takim rozporządzeniem wyłączającym mogły zostać objęte te porozumienia, których celem było: wspólne planowanie i koordynowanie zdolności przewozowych na regularnych połączeniach lotniczych, podział dochodu z regularnych połączeń lotniczych, wspólne przygotowanie propozycji stawek, taryf i warunków przewozu pasażerów i bagażu, przyznawanie czasów operacji (slotów) na lotniskach, ustalanie harmonogramu lotnisk, wspólny zakup, opracowanie i eksploatacja systemów rezerwacji komputerowej, wspólna obsługa pasażerów, poczty, ładunków i bagażu w portach lotniczych czy usługi dostarczania posiłków w czasie lotów.

Pierwszy pakiet aktów prawnych dokonał stopniowej liberalizacji w sektorze przewozów lotniczych. Wejście w życie tego pakietu umożliwiło wpro-

⁴ M. Polkowska, *Zasady tworzenia jednolitego europejskiego rynku usług lotniczych*, „Studia Europejskie” 2004, nr 4, s. 50.

⁵ Dz. Urz. WE z 31 grudnia 1987 r., L 374/1.

⁶ Między innymi określało procedurę wydawania decyzji, w tym decyzji o wyłączeniu określonego porozumienia spod obecnego art. 101 ust. 1 TFUE, zasady współpracy pomiędzy Komisją Europejską a organami państw członkowskich, uprawnienia kontrolne Komisji Europejskiej oraz zasady ustalania wysokości grzywnien.

⁷ Dz. Urz. WE z 31 grudnia 1987 r., L 374/9.

wadzenie reguł konkurencji do tego sektora, z tym jednak zastrzeżeniem, że unijny prawodawca wprowadził w ten sposób odmienne reguły konkurencji właśnie dla tego sektora gospodarki.

Drugim etapem liberalizacji sektora transportu lotniczego było wydanie w 1990 roku kolejnych dwóch rozporządzeń. Pierwsze z nich – rozporządzenie nr 2342/90 w sprawie taryf za regularne usługi lotnicze⁸ – wprowadzało kryteria i procedury w zakresie ustanawiania taryf za regularne połączenia lotnicze pomiędzy państwami członkowskimi. Celem tego rozporządzenia było dalsze uproszczenie i uelastycznienie wprowadzania taryf za przewozy lotnicze. Wprowadziło ono kryteria taryfowe dla określonych stref, których spełnienie prowadziło do automatycznej akceptacji przez władze lotnicze określonego państwa członkowskiego. Drugie rozporządzenie z tego pakietu – nr 2343/90 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotniczych na trasach wewnątrzspółnotowych i podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między państwami członkowskimi⁹ – miało na celu zwiększenie działalności przewoźników lotniczych na trasach między regionalnymi portami lotniczymi, wprowadzenie obowiązku świadczenia usług publicznych w niektórych regionalnych portach lotniczych oraz zwiększenie dostępu do rynku przewozów lotniczych.

Zakończeniem procesu liberalizacji sektora transportu lotniczego było przyjęcie trzeciego pakietu liberalizacyjnego, który miał na celu całkowitą likwidację barier dla przewoźników lotniczych związanych z prowadzeniem działalności w zakresie przewozów lotniczych. Na pakiet ten składały się następujące rozporządzenia: nr 2407/92 w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych, nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do tras wewnątrz Wspólnoty, nr 2409/92 w sprawie taryf i opłat w służbach powietrznych, nr 2410/92 zmieniające rozporządzenie nr 3975/87 w sprawie procedury stosowania zasad konkurencji w transporcie lotniczym, nr 2411/92 zmieniające rozporządzenie Rady nr 3976/87 w sprawie trybu stosowania art. 85 pkt 3 Traktatu Rzymskiego dla wyłączenia niektórych rodzajów działań w transporcie lotniczym spod zakazu praktyk niezgodnych z zasadami konkurencji.

⁸ Dz. Urz. WE z 11 sierpnia 1990 r., L 217/1.

⁹ Dz. Urz. WE z 11 sierpnia 1990 r., L 217/8.

Liberalizacja sektora transportu lotniczego została dokonana poprzez utworzenie wspólnego rynku usług lotniczych. Stało się to możliwe dopiero po upływie 5 lat od przyjęcia trzeciego pakietu liberalizacyjnego, który zlikwidował ograniczenia ilościowe w przewozie pasażerów wyznaczone przewoźnikom wspólnotowym przez odpowiednie organy państw członkowskich, ustanawiając jednak okres przejściowy. Zwieńczenie procesu liberalizacyjnego nastąpiło jednak dopiero w 2008 roku, w którym to przyjęto rozporządzenie nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty¹⁰. Rozporządzenie to ujedynolificało zasady prowadzenia przewozów lotniczych oraz dokonało konsolidacji aktów prawnych wchodzących w zakres trzeciego pakietu liberalizacyjnego.

3

UMOWY ZAWARTE Z INNYMI KRAJAMI

Zakończenie procesu liberalizacyjnego nie oznaczało wcale zaprzestania prac Komisji Europejskiej dotyczących liberalizacji sektora przewozów lotniczych. Przede wszystkim priorytetem Komisji stała się liberalizacja rynków lotniczych pomiędzy Wspólnotą a państwami trzecimi¹¹. Z uwagi na to, że dotąd warunki prowadzenia przewozów lotniczych były ustalone w bilateralnych umowach zawartych pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi a państwami trzecimi, Komisja Europejska przystąpiła do zawarcia takich umów właśnie z krajami trzecimi po to, by wprowadzić jednolite zasady dla wszystkich przewoźników z państw członkowskich.

Jednak największym wyzwaniem dla Komisji Europejskiej było to, czy ma ona kompetencje do negocjowania umów międzynarodowych z państwami trzecimi w zakresie przewozów lotniczych. Był to problem o tyle złożony, że przepisy międzynarodowe w zakresie zasad przewozów lotniczych zostały uregulowane w Konwencji Chicagowskiej z 1944 roku¹².

¹⁰ Dz. Urz. UE z 31 października 2008 r., L 293/3.

¹¹ I. Bael, J. Bellis, *Competition Law of the European Community, Kluwer Law International*, Haga 2010, s. 1343.

¹² Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Chicago 7 grudnia 1944 r., Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212.

Wprowadzała ona zasadę, że za „porządek w powietrzu” (*order in the air*) odpowiadają poszczególne państwa, tym samym wykluczono obowiązywanie zasady wolności żeglugi powietrznej. Co więcej Konwencja ta stanowiła, że wykonywanie lotów międzynarodowych jest możliwe po uzyskaniu zgody co najmniej dwóch suwerennych państw¹³. Zresztą państwa członkowskie niechętnie widziały Komisję Europejską w roli negocjatora takich umów, ponieważ same często zawierały umowy faworyzujące określonych przewoźników narodowych na trasach zagranicznych¹⁴.

Rozwiązanie tego problemu nastąpiło poprzez wydanie w 2002 roku przez Trybunał Sprawiedliwości UE serii tzw. orzeczeń „o otwartym niebie” (*open skies*)¹⁵. W sprawach tych Trybunał zmierzył się z kwestią, czy zawarte przez kilka państw członkowskich umowy bilateralne dotyczące transportu lotniczego ze Stanami Zjednoczonymi wpływają na wspólne reguły dotyczące tej gałęzi transportu. Orzeczenia te potwierdziły, że poszczególne państwa członkowskie nie mają wyłącznej kompetencji do negocjowania międzynarodowych umów dotyczących transportu lotniczego. Ponadto państwa członkowskie nie mogą zastrzegać w takich umowach korzyści wyłączenie dla swoich przewoźników, dlatego że jest to niezgodne z wyrażoną w art. 49 TFUE zasadą przedsiębiorczości wymagającą ażeby każde przedsiębiorstwo było traktowane w taki sam sposób¹⁶. Przyjęta w tych sprawach interpretacja była dosyć formalistyczna. Trybunał Sprawiedliwości UE porównywał przepisy poszczególnych umów bilateralnych z przepisami unijnymi i w ten sposób oceniał, czy zawarte umowy są zgodne ze wspólnymi regułami UE¹⁷. Uznał, że państwa członkowskie nie mogą zawierać takich umów międzynarodowych, których zobowiązania wchodzą w zakres unijnych reguł lub dotyczą kwestii w większości regulowanych

¹³ I. Szymajda, *Publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowski-bilateralny*, „Studia Iuridica” 2003, nr XLI, s. 272.

¹⁴ I. Bael, J. Bellis, *Competition...*, s. 1344.

¹⁵ Sprawa C-466/98 *Komisja przeciwko Wielkiej Brytanii*, Zb. Orz. z 2002 r., s. I-9427; sprawa C-467/98 *Komisja przeciwko Danii*, Zb. Orz. z 2002 r., s. I-9519; sprawa C-468/98 *Komisja przeciwko Szwecji*, Zb. Orz. z 2002 r., s. I-9575; sprawa C-469/98 *Komisja przeciwko Finlandii*, Zb. Orz. z 2002 r., s. I-9627; sprawa C-471/98 *Komisja przeciwko Belgii*, Zb. Orz. z 2002 r., s. I-9681; sprawa C-472/98 *Komisja przeciwko Luksemburgowi*, Zb. Orz. z 2002 r., s. I-9741; sprawa C-475/98 *Komisja przeciwko Austrii*, Zb. Orz. z 2002 r., s. I-9797 oraz sprawa C-476/98 *Komisja przeciwko Niemcom*, Zb. Orz. z 2002 r., s. I-9855.

¹⁶ Komisja Europejska, Departament Transportu USA, *Transatlantic Airline Alliances: Competitive Issues and Regulatory Approaches*, 2010, s. 11.

¹⁷ B. van Vooren, *EU External Relations Law and the European Neighbourhood Policy: A Paradigm for Coherence*, Routledge 2012, s. 81.

przez te reguły¹⁸. W konkluzji orzeczenie to potwierdziło, że jedynie Komisja Europejska ma kompetencje do negocjowania umów międzynarodowych dotyczących tych kwestii, które objęte są już prawodawstwem unijnym.

Powyższe orzeczenie otworzyło drogę Komisji Europejskiej do negocjowania umowy międzynarodowej ze Stanami Zjednoczonymi. W wyniku tych negocjacji w dniu 25 i 30 kwietnia 2007 roku podpisana została umowa o transporcie lotniczym UE–USA. Celem tej umowy było ograniczenie barier w prowadzeniu usług transportu lotniczego przez przewoźników obsługujących trasy pomiędzy UE a USA. Ma ona przede wszystkim przyczynić się do utworzenia transatlantyckiej wolnej przestrzeni powietrznej oraz jednolitego rynku lotniczego między jej sygnatariuszami. Druga faza negocjacji zakończyła się podpisaniem kolejnej umowy w 2010 roku.

Podpisanie umowy ze Stanami Zjednoczonymi zapoczątkowało proces ograniczania barier w świadczeniu przewozów lotniczych pomiędzy UE a innymi państwami. W 2009 roku podpisano taką umowę z Kanadą, w 2010 z Brazylią, zaś w 2011 z Norwegią i Islandią¹⁹.

4

WYKONYWANIE PRZEWOZÓW LOTNICZYCH NA ZLIBERALIZOWANYM RYNKU

Jak już wspomiano celem trzeciego pakietu liberalizacyjnego było utworzenie wspólnego rynku przewozów lotniczych. Należy jednak mieć na uwadze, że bardzo istotnym zadaniem prawodawcy przy wprowadzaniu uregulowań dotyczących przewozów lotniczych jest zapewnienie bezpieczeństwa. Z tego powodu prowadzenie działalności gospodarczej nie będzie wolne dla każdego podmiotu. Ograniczenie to znajduje wyraz w art. 3 rozporządzenia nr 1008/2008, który stanowi, że prowadzenie działalności

¹⁸ G. de Baere, *Constitutional Principles of EU External Relations*, Oxford 2008, s. 47.

¹⁹ Należy również dodać, że na podstawie rozporządzenia nr 847/2004 w sprawie negocjowania i wdrażania umów dotyczących przewozów lotniczych pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.Urz. UE z 2 czerwca 2004 r., L 195/3) wszystkie obowiązujące umowy bilateralne zawarte pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi muszą zostać dostosowane do zgodności z prawem UE.

gospodarczej w zakresie transportu lotniczego pasażerów, poczty lub ładunku (za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu) możliwe jest po uzyskaniu przez przedsiębiorstwo odpowiedniej koncesji. O ile przed dokonaną liberalizacją warunki takiej koncesji ustalały poszczególne państwa członkowskie, o tyle rozporządzenie to określa jednolite warunki uzyskania koncesji obowiązujące we wszystkich państwach członkowskich. Ustanowienie takich warunków, które dotyczą przyznania i cofnięcia koncesji oraz kontroli wykonywanej działalności zgodnie z warunkami udzielonej koncesji, ma się przede wszystkim przyczynić do wzmocnienia konkurencji w sektorze przewozów lotniczych oraz doprowadzić do wzrostu jakości oferowanych usług²⁰.

Przed wszystkim o koncesję mogą się ubiegać przedsiębiorstwa, których siedziba znajduje się na terenie UE, posiadają certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC), dysponują co najmniej jednym samolotem oraz główną działalnością takiego przedsiębiorstwa jest wykonywanie przewozów lotniczych. Ponadto o uzyskanie koncesji może ubiegać się wyłączenie przedsiębiorstwo, które co najmniej w 50% jest własnością jednego z państw członkowskich lub ich obywateli albo jest przez nie skutecznie kontrolowane.

Kolejnym wymogiem stawianym przedsiębiorstwom ubiegającym się o przyznanie koncesji jest odpowiednia kondycja finansowa przedsiębiorstwa ubiegającego się o udzielenie koncesji. Organ koncesyjny ma za zadanie zbadać stan finansowy takiego przedsiębiorstwa i ustalenie, czy będzie ono w stanie prowadzić działalność w zakresie przewozów lotniczych przez okres 24 miesięcy od dnia podjęcia takiej działalności. W tym celu organ koncesyjny analizuje, czy przedsiębiorstwo będzie w stanie w tym okresie wypełniać zarówno istniejące, jak i potencjalne zobowiązania. Ponadto przedsiębiorstwo to musi być w stanie pokryć koszty stałe i operacyjne związane z prowadzeniem działalności lotniczej zgodnie z ustalonym planem gospodarczym przez okres trzech miesięcy od dnia rozpoczęcia działalności lotniczej ze środków niepochodzących z prowadzonej działalności w zakresie przewozów lotniczych²¹.

Kolejnym wymogiem niezbędnym do uzyskania koncesji jest posiadanie przez przedsiębiorcę „dobrej reputacji”. Wymóg ten zaadresowany jest do osób, które będą kierowały przedsiębiorstwem lotniczym. Rozporzą-

²⁰ E. Giumulla, L. Weber, *International and EU Aviation Law: Selected Issues*, Kluwer Law International 2011, s. 171.

²¹ Art. 5 rozporządzenia nr 1008/2008.

dzenie wymaga, aby takie osoby przedstawiły potwierdzenie na to, że mają dobrą reputację lub że nie ogłosiły upadłości²². Zasadniczym problemem jest interpretacja tego, na czym polega legitymowanie się przez taką osobę dobrą reputacją. Pewną wskazówką jest już to, że osoby mające kierować działalnością przedsiębiorstwa nie mogły w przeszłości ogłosić upadłości. Oznacza to, że wymagane jest doświadczenie w prowadzeniu działalności gospodarczej i prowadzenie jej w taki sposób, żeby przynosiła zysk. Dobrą reputację należy więc interpretować w ten sposób, że osoba ta nie może być karana za przestępstwa umyślne związane z prowadzeniem działalności gospodarczej²³.

Ostatnim wymogiem stawianym przewoźnikom lotniczym przez rozporządzenie nr 1008/2008 jest spełnianie wymagań ubezpieczeniowych²⁴ określonych w rozporządzeniu 785/2004²⁵ oraz posiadanie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w zakresie wypadków dotyczących poczty²⁶.

Koncesje wydawane są przez odpowiednie organy państw członkowskich bez wskazywania okresu ich ważności. Oznacza to, że są one ważne dopóty, dopóki przewoźnik lotniczy spełnia warunki uzyskania koncesji określone w rozporządzeniu 1008/2008. Spełnianie tych warunków przez przewoźników lotniczych podlega kontroli ze strony odpowiednich organów państw członkowskich. I tak wprowadzono wymóg obowiązkowej kontroli każdego przewoźnika po dwóch latach od wydania mu nowej koncesji. Ponadto organy są zobligowane do przeprowadzenia kontroli, jeżeli zwróci się o to Komisja Europejska oraz jeżeli zachodzi podejrzenie, że określony przewoźnik nie spełnia już przesłanek udzielonej mu koncesji.

Rozporządzenie 1008/2008 wprowadza także możliwość dokonywania kontroli pod względem finansowym przewoźników lotniczych. Uprawienie takie mogą właściwe organy kontrolne wykonywać w każdej chwili.

²² Art. 7 rozporządzenia nr 1008/2008.

²³ Pewną wskazówką interpretacyjną może być rozwiązanie przyjęte w art. 67b ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 1393 ze zm.), który stanowi, że „koordynator portu lotniczego nie być skazany prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową oraz wiarygodności dokumentów”.

²⁴ Szerzej A. Konert, *Ubezpieczenia lotnicze*, Warszawa 2014.

²⁵ Rozporządzenie nr 785/2004 w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz.Urz. UE z 30 kwietnia 2004 r., L 138/1).

²⁶ Art. 11 rozporządzenia nr 1008/2008.

Jeżeli stwierdzą, że przewoźnik nie jest w stanie wykonywać swoich istniejących i potencjalnych zobowiązań przez okres 12 miesięcy, mogą cofnąć lub zawiesić przyznaną koncesję. Komisja Europejska wskazała, że organy koncesyjne państw członkowskich są zobowiązane do szczegółowych kontroli przewoźników lotniczych w zakresie ich sytuacji finansowej. Jeżeli wyniki takiej kontroli będą wskazywały na problemy z kondycją finansową przewoźnika i konieczność podjęcia postępowania upadłościowego (lub innego, którego efektem może być likwidacja przewoźnika), koncesja powinna ulec weryfikacji²⁷. Ponadto koncesję cofa się obligatoryjnie, jeżeli przewoźnik świadomie lub z powodu zaniedbania dostarczy organowi informacje niezgodne z prawem²⁸.

5

DOSTĘP DO TRAS ORAZ ZASADY PRZYDZIELANIA CZASU NA START I LĄDOWANIE

Wolność żeglugi lotniczej wprowadzona przez ostatni pakiet liberalizacyjny oznacza możliwość wykonywania przewozów lotniczych we wszystkich państwach członkowskich przez przewoźników, którzy uzyskali koncesję. Nie muszą oni uzyskiwać żadnych innych zezwoleń lub upoważnień od poszczególnych państw członkowskich. Rozporządzenie nr 1008/2008 zniósł także wszelkie ograniczenia w swobodzie wykonywania przewozów lotniczych przez przewoźników, którzy uzyskali koncesję. Przed wszystkim zniesiono ograniczenia wynikające z zawarcia przez państwa członkowskie umów bilateralnych w zakresie transportu lotniczego. Ponadto przewoźnicy zostali uprawnieni do łączenia przewozów lotniczych oraz zawierania porozumień, których przedmiotem jest dzielenie oznaczeń linii lotniczych²⁹.

Wykonywanie działalności w zakresie przewozów lotniczych jest możliwe tylko wtedy, gdy każdy z przewoźników będzie miał zapewniony dostęp

²⁷ Komunikat Komisji – Ochrona pasażerów w przypadku niewypłacalności linii lotniczej, Bruksela 2013 COM(2013) 129 final.

²⁸ Art. 9 rozporządzenia nr 1008/2008.

²⁹ Art. 15 ust. 4 rozporządzenia nr 1008/2008.

do portów lotniczych. W ostatnich latach przez znaczny wzrost natężenia w ruchu lotniczym ograniczeniu uległa przepustowość portów lotniczych, przestrzeni powietrznej oraz obsługi przez służby ruchu lotniczego³⁰. Faworyzowanie określonych przewoźników lotniczych przez porty lotnicze mogłoby doprowadzić do sytuacji, w której wykonywanie połączeń lotniczych na niektórych trasach byłoby niemożliwe dla wszystkich przewoźników. Z tego powodu unijny prawodawca określił zasady przydzielania czasu na start i lądowanie w rozporządzeniu nr 95/93³¹. Już w preambule do tego rozporządzenia wskazano, że przydzielanie czasu na start i lądowanie samolotów powinno odbywać się w oparciu o neutralne, przejrzyste i niedyskryminacyjne reguły. Ma to przede wszystkim zapewnić sprawiedliwe i efektywne przydzielanie czasu na start i lądowanie tym portom lotniczym, które zmagają się z problemem przeciążenia³². Warto zaznaczyć, że rozporządzenie to nie ma zastosowania do wszystkich portów lotniczych, lecz jedynie do tych, które wymagają koordynowania. Objęte są nim więc te porty lotnicze, w które nie są w stanie obsłużyć wszystkich lotów ze względu na ich przeciążenie. Właśnie w odniesieniu do takich portów lotniczych prawodawca unijny wprowadził zasady przyznawania czasu na start i lądowanie, wykluczając tym samym przyznawanie takiego czasu tylko na podstawie płatności dokonanych przez przewoźników lotniczych³³.

W portach lotniczych, które są przeciążone, państwa członkowskie mają obowiązek wyznaczyć organizatora rozkładów albo koordynatora. Jego zadaniem jest podział czasu na start i lądowanie poszczególnym przewoźnikom lotniczym. Rozporządzenie nr 93/95 zapewnia bezstronne, niezależne i neutralne działanie organizatora rozkładu lub koordynatora. Ma to swój wyraz w tym, że osoby pełniące te funkcje mają być niezależne od przewoźników lotniczych i to jedynie one są odpowiedzialne w danym porcie lotniczym za przydział czasu na start i lądowanie. Mogą one jednak proponować przewoźnikom lotniczym określone rozwiązania dotyczące przydzielanego im czasu oraz przewoźnicy poprzez komitet koordynacyjny

³⁰ F. Czernicki, T. Skoczny (red.), *Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe*, Warszawa 2010, s. 35.

³¹ Rozporządzenie nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.Urz. WE z 22 stycznia 1993 r., L 14/1 ze zm.).

³² E. Giumulla, L. Weber, *International...*, op. cit., s. 166.

³³ M. Colangelo, *Creating Property Rights: Law and Regulation of Secondary Trading in the European Union*, Martinus Nijhoff Publishers 2012, s. 32.

mogą doradzać koordynatorowi oraz proponować mu zmiany dotyczące ruchu lotniczego w danym porcie lotniczym.

Wyznaczanie czasu na start i lądowanie poszczególnym przewoźnikom lotniczym odbywa się przy użyciu parametrów koordynacyjnych wyznaczanych dwa razy w roku, które uwzględniają wszelkie ograniczenia związane z przepustowością określonego portu lotniczego. I tak brane są pod uwagę ograniczenia techniczne, organizacyjne i środowiskowe. Parametry te wyznaczone są przez państwa członkowskie i przewoźnicy w ramach komitetu koordynacyjnego mogą się do nich odnieść. Następnie parametry te są przekazywane koordynatorowi portu lotniczego. Przydział czasu na start i lądowanie następuje na wniosek zainteresowanego przewoźnika lotniczego. W tym celu powinien on przedstawić koordynatorowi wszelkie istotne informacje o planowanych przez niego lotach, które mają być obsługiwane przez objęty koordynacją port lotniczy.

Każdemu przewoźnikowi lotniczemu koordynator wyznacza serię czasów na start i lądowanie z ogólnej puli czasów. W przypadku zaś, gdy nie można każdemu z przewoźników przyznać wnioskowanych przez nich czasów na start i lądowanie, pierwszeństwo mają przede wszystkim ci przewoźnicy, którzy zajmują się komercyjnymi usługami lotniczymi. W pierwszej kolejności uwzględnione zostaną wnioski dotyczące regularnych oraz planowanych nieregularnych usług lotniczych. Jeżeli zaś i te wnioski przekraczają możliwości operacyjne określonego portu lotniczego pierwszeństwo przyznawane jest operacjom trwającym przez cały rok³⁴.

Rozporządzenie nr 93/95 wprowadza też obowiązek zaproponowania przewoźnikowi lotniczemu najbliższego wolnego czasu na start lub lądowanie, jeżeli jego wniosek nie może być uwzględniony. Ponadto przewoźnicy, którym przyznano serię czasów na start i lądowanie, mogą przenosić je w celu realizacji innej trasy lub innej usługi. Możliwe jest także wymienianie się takimi czasami pomiędzy przewoźnikami w stosunku jeden za jeden. Należy przy tym zaznaczyć, że nie jest dopuszczalna jakakolwiek forma sprzedaży za wynagrodzeniem tego typu czasów³⁵. Przewoźnicy

³⁴ Art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 93/95.

³⁵ A. Czerny, *Airport Slots: International Experiences and Options for Reform*, Ashgate Publishing, Ltd. 2008, s. 256; w Komunikacie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie stosowania rozporządzenia (EWG) nr 95/93 dotyczącego wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, z późniejszymi zmianami (Bruksela, 2008, KOM 227) wskazano, że w wielu portach lotniczych, które dotknięte są

mogą się jedynie nieodpłatnie wymienić przyznanymi im czasami na start lub lądowanie. W każdym przypadku niezbędne jest również uzyskanie zgody koordynatora danego portu lotniczego na taką wymianę.

Przydzielenie czasu startu lub lądowania w pierwszym okresie rozkładowym na obsługę regularnej lub planowanej nieregularnej usługi lotniczej wcale nie oznacza, że w kolejnym okresie przewoźnikowi temu zostaną wyznaczone te same czasy. Rozporządzenie nr 93/95 wprowadza wymóg zrealizowania przez takiego przewoźnika przynajmniej 80% przyznanego mu czasu, aby w kolejnym okresie zostały mu wyznaczone w takiej samej wysokości. Jeżeli przewoźnik nie osiągnie tego progu, w następnym okresie rozkładowym przyznane będą mu czasy z ogólnej puli. Uregulowanie to umożliwia więc racjonalne przydzielanie czasu na start lub lądowanie. Ci przewoźnicy, którzy prowadzą regularne połączenia mogą liczyć na powtarzalność przy rozdysponowywaniu im tego typu czasów w przyszłości, pod warunkiem, że są w stanie je w większości wykorzystać. Warto także dodać, że wprowadzony system zapewnił ochronę praw nabytych poprzez respektowanie tzw. prawa dziadka (*grandfather rights*), jednakże koordynatorzy mogą także odebrać część czasów na start lub lądowanie takim przewoźnikom, żeby umożliwić wejście nowych przewoźników na rynek³⁶.

6

DOSTĘP DO RYNKU USŁUG OBSŁUGI NAZIEMNEJ

Jak już wspomniano, warunki konkurencji w sektorze przewozów lotniczych są uzależnione od tego, czy przewoźnicy mogą wykonywać swoje usługi w poszczególnych państwach członkowskich oraz czy mają zapewniony dostęp do portów lotniczych poprzez przyznanie im czasów na start lub lądowanie. Jednak możliwość wykonywania połączeń lotniczych będzie uzależniona także od tego, czy określony przewoźnik będzie mógł skorzystać z usług obsługi naziemnej w konkurencyjnych cenach. Bowiemy w przypadku, gdy usługi te prowadzi przedsiębiorstwo będące powiązane z do-

problemem przeciążenia, przewoźnicy lotniczy wymieniają się czasami na start lub lądowanie za wynagrodzenie pieniężne lub inne wynagrodzenie.

³⁶ I. Szymajda, *Prawo lotnicze Unii Europejskiej – charakterystyka systemu*, „Studia Europejskie” 2002, nr 1, s. 94.

minującym w danym porcie lotniczym przewoźnikiem, możliwość wykonywania połączeń lotniczych może się okazać niemożliwa lub bardzo ograniczona. Istotne jest więc otwarcie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej. W tym celu wydana została dyrektywa nr 96/67/WE w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty³⁷. Ma ona przede wszystkim zlikwidować monopole oraz wprowadzić konkurencję na rynku usług obsługi naziemnej. Ponadto wprowadza ona możliwość obsługi naziemnej przez samych przewoźników lotniczych oraz możliwość wyboru spośród podmiotów świadczących takie usługi³⁸. Miało to doprowadzić zarówno do obniżenia cen, jak i polepszenia jakości świadczonych usług obsługi naziemnej³⁹.

Zasady określone w dyrektywie wymagają, aby w porcie lotniczym była konkurencja pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi obsługi naziemnej. Wymaga ona, żeby co najmniej jeden z operatorów usług obsługi naziemnej był podmiotem niezależnym od portu lotniczego oraz przewoźnika lotniczego, który obsłużył ponad 25% ruchu lotniczego (pasażerów lub ładunków) w danym porcie lotniczym. Ponadto dyrektywa wprowadza swobodę wykonywania przez przewoźników lotniczych własnej obsługi naziemnej. Nie dotyczy to jednak usług związanych z obsługą bagażu, ramp, zaopatrzeniem w paliwo oraz obsługi ładunków i poczty przy jej fizycznym przekazywaniu pomiędzy terminalem a samolotem.

Z uwagi na problemy z przepustowością państwa członkowskie mogą ograniczyć dostęp podmiotów chcących świadczyć usługi obsługi naziemnej. Jednak w takim przypadku wymagany jest wybór takich podmiotów zgodnie z procedurą określoną w dyrektywie. Procedura ta wymaga określenia warunków, które muszą spełniać takie podmioty, publicznego ogłoszenia, a także przeprowadzenia konsultacji z przewoźnikami lotniczymi, którzy wykonują połączenia w określonym porcie lotniczym. Dobór podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej powinien odbywać się w oparciu o istotne, obiektywne, transparentne i niedyskryminujące kryteria⁴⁰.

³⁷ Dz. Urz. z 25 października 1996 r., WE L 272/36.

³⁸ A. Graham, *Managing Airports*, 2012, wersja elektroniczna.

³⁹ H. Niemeier, P. Forsyth, J. Müller, D. Gillen, *Airport Competition: The European Experience*, Ashgate Publishing Ltd. 2012, s. 396.

⁴⁰ B. Witte, D. Hanf, E. Vos, *The Many Faces of Differentiation in EU Law*, Intersentia nv, 2001, s. 212.

7

DOSTĘP DO KOMPUTEROWYCH SYSTEMÓW REZERWACJI MIEJSC

Ostatnim aktem prawnym regulującym sektor przewozów lotniczych jest rozporządzenie nr 80/2009⁴¹ dotyczące komputerowych systemów rezerwacji. Zgodnie z definicją legalną zawartą w tym rozporządzeniu komputerowym systemem rezerwacji jest taki system komputerowy, który zawiera informacje o rozkładach, dostępności i taryfach więcej niż jednego przewoźnika lotniczego. Może on jednocześnie obejmować urządzenia do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów. Należy mieć na uwadze, że systemy te w ostatnich latach bardzo się rozpowszechniły. Przed ich wprowadzeniem agenci musieli każdorazowo sprawdzać określone połączenia lotnicze w tradycyjnych katalogach oraz komunikować się telefonicznie z przewoźnikiem lotniczym w celu uzyskania informacji o cenie biletu lotniczego, wolnych miejscach i w taki sposób dokonywana była sama rezerwacja. Zmiana tego systemu nastąpiła w latach 70. XX wieku. Przewoźnicy lotniczy ze względu na rosnącą liczbę pasażerów wprowadzili pierwsze komputerowe systemy rezerwacji miejsc. Co jest istotne, część z nich nadal jest własnością poszczególnych przewoźników lotniczych⁴².

Oznacza to, że dostęp do komputerowych systemów rezerwacji lub rozpowszechnienie określonego systemu może znacznie wpłynąć na wykonywanie połączeń lotniczych. Z tego względu, żeby każdy z przewoźników lotniczych miał zapewniony dostęp do tego typu systemów, prawodawca unijny określił zasady ich funkcjonowania. Przyjęty kodeks postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji ma zapewnić funkcjonowanie tego typu systemów w przejrzysty sposób, bez dyskryminowania któregośkolwiek z przewoźników lotniczych. Systemy te mają przede wszystkim zawierać pełne informacje o cenach połączeń lotniczych oraz informacje o wolnych miejscach w sposób obiektywny⁴³. Ponadto rozporządzenie

⁴¹ Rozporządzenie nr 80/2009 w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89, Dz.Urz. UE z 4 lutego 2009 r., L 35/47.

⁴² P. Mendes de Leon, *From Lowlands to High Skies: A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air Law: Essays in Honour of John Balfour*, Martinus Nijhoff Publishers, 2013, s. 98.

⁴³ P. Mendes de Leon, D. Crespo, *Achieving the Single European Sky: Goals and Challenges*, Kluwer Law International, 2011, s. 213.

nr 80/2009 zobowiązuje przewoźników lotniczych do podawania ostatecznej ceny zawierającej wszelkie opłaty dodatkowe, takie jak opłaty lotniskowe czy podatki. Ceny biletów lotniczych, które są reklamowane w mediach lub podawane w wyszukiwarkach internetowych także muszą spełniać ten wymóg⁴⁴.

Rozporządzenie to zabrania sprzedawcom komputerowych systemów rezerwacji uzależniania korzystania z ich systemu od nieuczestniczenia w innych, konkurencyjnych systemach. Ponadto przewoźnicy lotniczy nie mogą być także ograniczani w korzystaniu z usług konkurencji czy prowadzenia własnego systemu rezerwacji.

Kodeks postępowania w sprawach komputerowych systemów rezerwacji reguluje także dostęp do tych systemów w przypadku, gdy są one kontrolowane przez przewoźnika lotniczego. Nawet wtedy, gdy określony przewoźnik posiada swój system rezerwacji, nie może on odmówić dystrybucji swoich usług przewozowych za pośrednictwem konkurencyjnego systemu. Ponadto zobowiązany jest on do przekazywania takich samych informacji o rozkładach, taryfach i dostępności swoich produktów transportowych, jakie przekazuje do własnego systemu rezerwacji. Tak samo jest on zobowiązany do akceptowania rezerwacji dokonanych za pośrednictwem konkurencyjnego systemu rezerwacji⁴⁵.

Rozporządzenie nr 80/2009 wprowadza także obowiązek stosowania takich samych opłat za przechowywanie informacji pochodzących od przewoźnika lotniczego kontrolującego dany system i jego konkurentów. Ponadto zakazane jest faworyzowanie przez przewoźników lotniczych własnych systemów rezerwacji. Nie mogą oni pośrednio lub bezpośrednio powiązać użytkowania takiego systemu z otrzymywaniem prowizji lub innych korzyści, które prowadziłyby do podjęcia przez niego transakcji handlowych zgodnych z oczekiwaniami danego przewoźnika lotniczego.

⁴⁴ R. Macário, E. Van de Voorde, *Critical Issues in Air Transport Economics and Business*, Taylor & Francis 2010, s. 368.

⁴⁵ Art. 10 rozporządzenia nr 80/2009.

8

PODSUMOWANIE

Liberalizacja rynku przewozów lotniczych nie jest zadaniem prostym dla prawodawcy. Wynika to ze specyfiki świadczenia tego rodzaju działalności gospodarczej. Przewoźnicy lotniczy muszą zapewnić bezpieczeństwo podczas wykonywanych przez nich rejsów. Z tego też względu świadczenie tego typu usług zawsze będzie objęte reglamentacją. Jej celem nie będzie ograniczenie liczby podmiotów mogących wykonywać usługi przewozów lotniczych lecz dopuszczenie tych, którzy będą w stanie zapewnić bezpieczeństwo swoim pasażerom i dadzą rękojmię właściwego prowadzenia takiej działalności. W tym zakresie należy uznać, że liberalizacja sektora przewozów lotniczych została ukończona. Ma to swój wyraz w rozwiązaniu wprowadzającym wymóg posiadania przez tego typu podmioty koncesji, której warunki przyznania zostały ustalone przez unijnego prawodawcę. Udzielona przez odpowiedni organ państwa członkowskiego koncesja uprawnia przewoźnika lotniczego do świadczenia usług w innych państwach członkowskich bez konieczności uzyskania jakichkolwiek zezwoleń lub upoważnień.

Jednak możliwość świadczenia działalności w zakresie przewozów lotniczych zależy nie tylko od uzyskania samej koncesji. Niezbędne jest zapewnienie każdemu przewoźnikowi równego dostępu do portów lotniczych. Może się bowiem okazać, że państwa członkowskie będą faworyzowały określonych przewoźników lotniczych, przyznając im więcej czasów na start lub lądowanie niż innym przewoźnikom na tych lotniskach, które są przeciążone. Z tego powodu unijny prawodawca wprowadził zasady przydziału czasu na start i lądowanie, które mają każdemu przewoźnikowi zapewnić równy dostęp do portu lotniczego. Ponadto możliwość wykonywania przewozów lotniczych uzależniona jest od opłat, które uiszczają przewoźnicy za usługi obsługi naziemnej. W tym przypadku przepisy unijne mają na celu zagwarantowanie konkurencji na rynku usług obsługi naziemnej, tak aby ceny tych usług nie były dyktowane przez monopolistę lub określonego przewoźnika lotniczego, który jednocześnie kontroluje przedsiębiorstwo zajmujące się obsługą naziemną. W końcu wprowadzono też swobodę wykonywania przez przewoźników lotniczych własnej obsługi naziemnej.

Ostatnim elementem mającym na celu zapewnienie wolnego dostępu do rynku przewozów lotniczych było wprowadzenie zasad określających

dostęp do komputerowych systemów rezerwacji miejsc. Rozpowszechnienie tego typu systemów wymagało zagwarantowania każdemu przewoźnikowi dostępu do nich oraz podawania przez przewoźników rzetelnej informacji m.in. o cenach oferowanych przez nich połączeń.

Oceniając wprowadzone przez unijnego prawodawcę rozwiązania, należy stwierdzić, że obecny etap liberalizacji rynku usług przewozów lotniczych został dokonany. Jednak nie oznacza to wcale, że rynek ten nie będzie wymagał regulacji w przyszłości. Zapoczątkowany proces otwierania rynków pomiędzy UE a innymi państwami oznaczał będzie wzrost konkurencji na rynku przewozów lotniczych. Może on jednocześnie pociągnąć za sobą wejście na rynek unijny takich przewoźników, którzy stosowali będą nieuczciwe sposoby konkurowania lub ich działalność będzie subsydiowana. To zaś może znacznie zniekształcić warunki konkurencji panujące na tym rynku.

BIBLIOGRAFIA

- Bael I., Bellis J., *Competition Law of the European Community*, Kluwer Law International, Haga 2010.
- Colangelo M., *Creating Property Rights: Law and Regulation of Secondary Trading in the European Union*, Martinus Nijhoff Publishers 2012.
- Czernicki F., Skoczny T. (red.), *Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe*, Warszawa 2010.
- Czerny A., *Airport Slots: International Experiences and Options for Reform*, Ashgate Publishing, Ltd. 2008.
- Baere de G., *Constitutional Principles of EU External Relations*, Oxford 2008.
- Giemulla E., Weber L., *International and EU Aviation Law: Selected Issues*, Kluwer Law International 2011.
- Graham A., *Managing Airports*, 2012, wersja elektroniczna.
- Konert A., *Ubezpieczenia lotnicze*, Warszawa 2014.
- Macário R., Voorde van de E., *Critical Issues in Air Transport Economics and Business*, Taylor & Francis 2010.
- Mendes de Leon P., *From Lowlands to High Skies: A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air Law: Essays in Honour of John Balfour*, Martinus Nijhoff Publishers, 2013.
- Mendes de Leon P., Crespo D., *Achieving the Single European Sky: Goals and Challenges*, Kluwer Law International, 2011.

- Niemeier H., Forsyth P., Müller J., Gillen D., *Airport Competition: The European Experience*, Ashgate Publishing Ltd. 2012.
- Polkowska M., *Zasady tworzenia jednolitego europejskiego rynku usług lotniczych*, „Studia Europejskie” 2004, nr 4.
- Szymajda I., *Prawo lotnicze Unii Europejskiej – charakterystyka systemu*, „Studia Europejskie” 2002, nr 1.
- Szymajda I., *Publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowsko-bilateralny*, „Studia Iuridica” 2003, nr XLI.
- Vooren van B., *EU External Relations Law and the European Neighbourhood Policy: A Paradigm for Coherence*, Routledge 2012.
- Witte B., Hanf D., Vos E., *The Many Faces of Differentiation in EU Law*, Intersentia nv, 2001.