



Strasburg, dnia 23.11.2021 r.
COM(2021) 753 final

2021/0387 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie środków wobec przewoźników, którzy ułatwiają handel ludźmi lub przemyt migrantów w związku z nielegalnym wjazdem na terytorium Unii Europejskiej lub zajmują się takim handlem lub przemytem

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Unia i państwa członkowskie są stronami kilku instrumentów Organizacji Narodów Zjednoczonych – konwencji i uzupełniających ją protokołów – mających na celu zwalczanie międzynarodowej przestępczości zorganizowanej, przemytu migrantów i handlu ludźmi, a mianowicie:

- Konwencji Narodów Zjednoczonych przeciwko międzynarodowej przestępczości zorganizowanej¹,
- Protokołu o zapobieganiu, zwalczaniu oraz karaniu za handel ludźmi, w szczególności kobietami i dziećmi, uzupełniającego Konwencję Narodów Zjednoczonych przeciwko międzynarodowej przestępczości zorganizowanej²,
- Protokołu przeciwko przemytowi migrantów drogą lądową, morską i powietrzną, uzupełniającego Konwencję Narodów Zjednoczonych przeciwko międzynarodowej przestępczości zorganizowanej³.

Wspomniane nielegalne formy działalności bardzo często funkcjonują w oparciu o różne środki i rodzaje transportu, co sprawia, że konieczne jest ściśle zaangażowanie przewoźników w zapobieganie i przeciwdziałanie takim działaniom.

W tej dziedzinie podjęto już szereg inicjatyw sektorowych na poziomie międzynarodowym. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przyjęła dokument 357 zawierający wytyczne dotyczące zgłaszania przez załogę lotniczą lub personel pokładowy handlu ludźmi⁴, a w dokumencie 352 przedstawiła wytyczne dotyczące szkolenia personelu pokładowego w zakresie rozpoznawania handlu ludźmi i reagowania na niego⁵. Zgodnie z tymi dokumentami krajowe urzędy lotnictwa cywilnego powinny wymagać od operatorów opracowania zasad, procedur, szkoleń i wytycznych dla swoich pracowników w powyższych kwestiach. W 2018 r. Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) również wydało rezolucję przeciwko handlowi ludźmi i opracowało materiały zawierające wytyczne dla swoich członków⁶. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) opublikowała tymczasowe środki zwalczania niebezpiecznych praktyk związanych z handlem migrantami lub przemytem bądź transportem migrantów drogą morską⁷. Międzynarodowa Izba Żegluga

¹ <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-e.pdf>

² <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-e.pdf>

³ <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-e.pdf>

⁴ <https://www.icao.int/safety/airnavigation/OPS/CabinSafety/Documents/Cir.352.alltext.en.pdf>

⁵ <https://www.icao.int/safety/airnavigation/OPS/CabinSafety/Documents/Circ.357.EN.pdf>

⁶ <https://www.iata.org/contentassets/8e5bb5f5bfa04057a8826cf042cd4df9/human-trafficking-guidelines-v1.pdf> oraz <https://www.iata.org/contentassets/8e5bb5f5bfa04057a8826cf042cd4df9/resolution-trafficking-persons-agm2018.pdf>

⁷ <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/MSC.1-Circ.896-Rev.2.pdf>

(ICS) wydała wytyczne dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony marynarzom i uratowanym osobom⁸.

Wielu przewoźników stosuje zasady wprowadzone po to, aby w miarę swoich możliwości unikać sytuacji, w których stawaliby się współwinnymi handlu ludźmi i przemytu ludzi. W niektórych przypadkach nie wprowadzono jednak takich zasad lub nie są one odpowiednio wdrażane.

Niedawne wydarzenia pokazały również, jak można instrumentalnie wykorzystywać migrantów do celów politycznych oraz w jaki sposób niektórzy przewoźnicy przyczyniają się do procederu przemytu ludzi i handlu ludźmi – a niekiedy czerpią z niego korzyści – który to proceder zagraża życiu bezbronnych osób i bezpieczeństwu granic zewnętrznych Unii.

W związku z tym, aby uniknąć takich sytuacji, należy przyjąć przepisy skierowane przeciwko przewoźnikom, którzy ułatwiają lub angażują się w handel ludźmi lub przemyt migrantów w związku z nielegalnym wjazdem na terytorium Unii. Aby skutecznie realizować ten cel, przepisy te powinny mieć zastosowanie w całej Unii. Warunki ich stosowania należy sformułować w sposób jak najbardziej zbliżony do warunków przewidzianych w wyżej wymienionej konwencji ONZ, które zostały ratyfikowane przez zdecydowaną większość państw świata, w tym przez wszystkie państwa członkowskie Unii. Unia będzie więc mogła w pełni korzystać z narzędzi oferowanych przez tę konwencję, w tym w sytuacjach przewidzianych w art. 15 ust. 2 wspomnianej konwencji, w przypadkach gdy działania związane z przemytem ludzi lub handlem ludźmi są wykonywane w celu popełnienia poważnych przestępstw w Unii.

Niniejsze rozporządzenie powinno zatem zapewnić ramy prawne umożliwiające Unii przyjęcie środków, które powinny być skierowane przeciwko przewoźnikom ze wszystkich sektorów transportu (powietrznego, morskiego, wodnego śródlądowego, kolejowego i drogowego), którzy angażują się w wyżej wymienione działania. Rodzaje środków, które mają zostać nałożone, powinny być odpowiednie i proporcjonalne do szczególnych okoliczności danego przypadku. Powinny one obejmować w szczególności zapobieganie dalszemu rozszerzaniu zakresu lub ograniczenie bieżących operacji transportowych, zawieszenie licencji lub zezwoleń przyznanych na podstawie prawa Unii, zawieszenie prawa do przelotu nad terytorium Unii, tranzytu przez terytorium Unii lub zawijania do portów Unii, zawieszenie praw do tankowania paliwa lub przeprowadzania obsługi technicznej na terytorium Unii lub zawieszenie praw do wykonywania przewozów do Unii, z Unii i w obrębie Unii.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek uzupełnia działania zewnętrzne Unii, w tym jej wspólną politykę zagraniczną i bezpieczeństwa. Jako że może mieć on wymiar związany z bezpieczeństwem, ogólną strategię w odniesieniu do środków, które mają zostać wprowadzone, należy określić w porozumieniu z Wysokim Przedstawicielem Unii do Spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa.

⁸ <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/large-scale-rescue-at-sea.pdf>

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawą wniosku są art. 91 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do kwestii dotyczących transportu.

• Pomocniczość

Ponieważ cel niniejszego wniosku, a mianowicie zapewnienie zharmonizowanego podejścia w odniesieniu do środków wobec przewoźników, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego skutki, złożoność oraz transgraniczny i międzynarodowy charakter możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej.

• Proporcjonalność

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia jego celu.

• Wybór instrumentu

Aby zapewnić jednolitą i skuteczną ochronę migrantów i innych osób dotkniętych wspomnianymi nielegalnymi operacjami, przepisy, które należy ustanowić w tym zakresie, powinny przyjąć formę rozporządzenia. Środkom tym powinny towarzyszyć odpowiednie środki humanitarne.

3. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI

Od początku kryzysu na zewnętrznych granicach UE z Białorusią UE w pełni wykorzystuje narzędzia dyplomatyczne i informacyjne, którymi dysponuje zarówno na szczeblu politycznym, jak i technicznym.

Komisja i wysoki przedstawiciel zintensyfikowali wizyty w kluczowych krajach pochodzenia i tranzytu. Władzom w tych państwach trzecich przypomniano o ich zobowiązaniach wynikających z międzynarodowych konwencji w sprawie handlu ludźmi i przemytu ludzi, ostrzeżono je o sytuacji na granicy UE z Białorusią i ryzyku wykorzystania ich obywateli i osób przemieszczających się tranzytem oraz unaoczniiono im potrzebę aktywnego informowania swoich obywateli o zagrożeniach i niebezpieczeństwach związanych z nieuregulowaną migracją do Europy, a także możliwość negatywnego wpływu na ich stosunki z UE. Działania informacyjne obejmowały bezpośrednie kontakty z liniami lotniczymi i urzędami lotnictwa cywilnego.

Wszystkie strony, z którymi przeprowadzono konsultacje, zgodziły się co do potrzeby zapewnienia skutecznych i odpowiednich narzędzi zwalczania przemytu migrantów i handlu ludźmi, w szczególności wykorzystywania w tym kontekście komercyjnych środków transportu, oraz zapewnienia podjęcia odpowiednich działań w celu ochrony życia i bezpieczeństwa osób wykorzystywanych instrumentalnie do celów politycznych.

- **Prawa podstawowe**

Przetwarzanie danych osobowych będzie odbywało się w sposób zapewniający przestrzeganie obowiązków w zakresie ochrony danych osobowych określonych w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁹ i (UE) 2018/1725¹⁰.

4. WPLYW NA BUDŻET

Niniejszy wniosek nie pociąga za sobą żadnych skutków dla budżetu Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Wszelkie środki przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia będą ograniczone w czasie i będą podlegać przeglądowi zgodnie z art. 3 ust. 2.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Struktura wniosku jest następująca:

Artykuł 1: Przedmiot i zakres

Artykuł 2: Definicje

Artykuł 3: Środki dotyczące przewoźników

Artykuł 4: Prawo do bycia wysłuchanym

Artykuł 5: Przepisy proceduralne

Artykuł 6: Współpraca z państwami trzecimi

Artykuł 7: Informacje i prawa pasażerów

Artykuł 8: Procedura komitetowa

Artykuł 9: Wejście w życie

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie środków wobec przewoźników, którzy ułatwiają handel ludźmi lub przemyt migrantów w związku z nielegalnym wjazdem na terytorium Unii Europejskiej lub zajmują się takim handlem lub przemytem

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 i art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Handel ludźmi i przemyt migrantów zagrażają życiu i bezpieczeństwu migrantów, w szczególności osób najbardziej narażonych na zagrożenia.
- (2) Instrumentalizacja migrantów, w ramach której podmioty państwowe ułatwiają migrację nieuregulowaną, realizując cele polityczne, jest coraz bardziej niepokojącym zjawiskiem, które może obejmować przemyt migrantów lub handel ludźmi w związku z nielegalnym wjazdem na terytorium Unii, zagrażając tym samym życiu i bezpieczeństwu tych osób, a jednocześnie stwarzając zagrożenie dla bezpieczeństwa granic Unii.
- (3) Takie nielegalne formy działalności bardzo często funkcjonują w oparciu o różne środki i rodzaje transportu, co sprawia, że aby zapobiegać i przeciwdziałać takim działaniom, należy oddziaływać na przewoźników. W celu zwalczania handlu ludźmi i przemytu migrantów konieczne jest zatem wprowadzenie środków w odniesieniu do operatorów wykonujących przewozy zarobkowe, którzy ułatwiają lub angażują się w takie nielegalne operacje. Środki takie powinny mieć zastosowanie nie tylko wtedy, gdy przewoźnicy wykorzystują środki transportu do handlu ludźmi i przemytu migrantów, ale również w przypadkach gdy przewoźnicy biorą czynny udział w przestępczej działalności zorganizowanej grupy przestępczej zajmującej się handlem ludźmi i przemytem migrantów, wiedząc o celu i ogólnej działalności tej zorganizowanej grupy przestępczej lub o zamiarze popełnienia przez nią tych przestępstw, albo gdy pomagają w popełnieniu tych przestępstw lub je ułatwiają,

¹¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

również w sytuacji gdy ci przewoźnicy i te zorganizowane grupy przestępcze są sponsorowani przez państwa. Przedmiotowe środki mogą być ukierunkowane na działalność przewoźników, nawet w przypadkach gdy nie prowadzą oni transportu osób ani migrantów do Unii. Środki te nie powinny wpływać na działalność podmiotów wykonujących operacje niezarobkowe, w szczególności na działalność humanitarną.

- (4) Ogólną strategię w odniesieniu do środków, które mają zostać wprowadzone, należy określić w porozumieniu z Wysokim Przedstawicielem Unii do Spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa, jako że środki te mogą mieć wymiar związany z bezpieczeństwem.
- (5) Procedura przyjmowania środków wobec przewoźników, którzy przyczyniają się do handlu ludźmi lub przemytu migrantów, powinna umożliwiać szybkie podejmowanie decyzji. Środki takie powinny być zawsze konieczne i proporcjonalne oraz ograniczone w czasie. W razie potrzeby powinna istnieć możliwość przedłużenia obowiązywania środków. Rodzaje środków, które mogą być wprowadzane wobec przewoźników, powinny mieć wystarczająco szeroki zakres, aby skutecznie przeciwdziałać określonym działaniom danego przewoźnika.
- (6) Zgodnie z art. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009¹³ oraz z art. 8 dyrektywy Rady 87/540/EWG¹⁴ zarządzający i przewoźnicy muszą cieszyć się dobrą reputacją/nieposzlakowaną opinią, aby móc świadczyć niektóre usługi transportowe w Unii. Oceniając, czy zarządzający i przewoźnicy spełniają ten wymóg lub nie przestają go spełniać, państwa członkowskie powinny uwzględniać wszelkie środki wprowadzone przez Komisję na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- (7) Aby zapewnić możliwość szybkiego wprowadzania środków wobec przewoźników, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do nakładania takich środków w drodze aktów wykonawczych mających natychmiastowe zastosowanie. Należy również powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjmowania szczegółowych przepisów dotyczących procedur, których należy przestrzegać przed przyjęciem takich środków. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁵.
- (8) Zasadnicze znaczenie ma zapewnienie poszanowania prawa osób do bycia wysłuchanymi, zanim zostaną wprowadzone jakiegokolwiek indywidualne środki, które niekorzystnie wpłyną na ich sytuację. Przed przyjęciem jakiegokolwiek środków wobec przewoźników Komisja powinna zapewnić im możliwość przedstawienia swojego stanowiska, uwzględniając przy tym pilny charakter procedury. Należy również umożliwić wzywaniu przewoźników do bezzwłocznego zaprzestania wszelkich

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

¹⁴ Dyrektywa Rady 87/540/EWG z dnia 9 listopada 1987 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika towarów drogą wodną w transporcie krajowym i międzynarodowym i wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji dla tego zawodu (Dz.U. L 322 z 12.11.1987, s. 20).

¹⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

działań związanych z handlem ludźmi lub przemytem migrantów, zanim zostaną wprowadzone środki.

- (9) Przed wprowadzeniem środków wobec przewoźników mających siedzibę w państwach trzecich Komisja powinna w odpowiedni sposób konsultować się z właściwymi organami w celu koordynacji działań Komisji i tych organów. W tym kontekście Komisja powinna mieć również możliwość zwrócenia się do tych organów o wprowadzenie wszelkich stosownych środków.
- (10) Środki wprowadzone wobec przewoźników na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny być podawane do wiadomości publicznej. Akty wykonawcze nakładające takie środki powinny być zatem niezwłocznie publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a odpowiednie podmioty uczestniczące w operacjach transportowych powinny informować pasażerów o takich środkach zarówno za pośrednictwem swoich stron internetowych, jak i – w stosownych przypadkach – w swoich obiektach.
- (11) Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy 2011/36/UE¹⁶ w sprawie zapobiegania handlowi ludźmi i zwalczania tego procederu oraz ochrony ofiar, w której ustanowiono między innymi odpowiednie mechanizmy mające na celu wczesną identyfikację ofiar oraz pomoc i wsparcie dla nich, ustalono kary i określono odpowiedzialność osób prawnych popełniających przestępstwo, jakim jest handel ludźmi.
- (12) Niniejsze rozporządzenie nie powinno wpływać na prawa pasażerów ustanowione w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 261/2004¹⁷, (WE) nr 1107/2006¹⁸, (WE) nr 1371/2007¹⁹, (UE) nr 181/2011²⁰ i (UE) nr 1177/2010²¹. W szczególności należy zabezpieczyć prawa do zwrotu kosztów, zmiany planu podróży i odszkodowania. Ponadto nie należy uznawać za nadzwyczajne okoliczności odwołania operacji transportowych w wyniku zastosowania środków wprowadzonych przez Komisję.
- (13) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie zharmonizowanego podejścia w całej Unii w odniesieniu do środków wobec przewoźników, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego skutki, złożoność oraz transgraniczny i

¹⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/36/UE z dnia 5 kwietnia 2011 r. w sprawie zapobiegania handlowi ludźmi i zwalczania tego procederu oraz ochrony ofiar, zastępująca decyzję ramową Rady 2002/629/WSiSW (Dz.U. L 101 z 15.4.2011, s. 1).

¹⁷ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1).

¹⁸ Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1).

¹⁹ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14).

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 1).

²¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 1).

międzynarodowy charakter możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

- (14) Mimo że niniejsze rozporządzenie ma wpływ na wolność prowadzenia działalności gospodarczej zapisaną w art. 16 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, nie narusza ono istoty tej wolności i ogranicza ją jedynie w zakresie niezbędnym do osiągnięcia celów, jakimi są zapobieganie i przeciwdziałanie wykorzystywaniu komercyjnych środków transportu do przemytu migrantów i handlu ludźmi.
- (15) Z uwagi na pilną potrzebę wynikającą z wyjątkowych okoliczności spowodowanych sytuacją na granicach zewnętrznych Unii z Białorusią uznaje się za stosowne powołać się na wyjątek od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (16) W obliczu nadrzędnej potrzeby niezwłocznej reakcji na wszelkie przypadki instrumentalnego wykorzystywania osób narażonych na zagrożenia niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się przepisy mające zapobiegać i przeciwdziałać wykorzystywaniu komercyjnych środków transportu do ułatwiania popełniania przestępstwa przemytu migrantów lub handlu ludźmi lub do udziału w tym przestępstwie.

W szczególności ustanawia się w nim przepisy dotyczące środków, które mogą zostać wprowadzone w celu uniemożliwienia lub ograniczenia działalności przewoźników, którzy w związku z nielegalnym wjazdem takich migrantów i ludzi na terytorium Unii:

- a) wykorzystują środki transportu do celów popełniania przestępstwa przemytu migrantów lub handlu ludźmi; albo
 - b) mając świadomość celu i ogólnej przestępczej działalności zorganizowanej grupy przestępczej zajmującej się przemytem migrantów lub handlem ludźmi albo jej zamiaru popełnienia tych przestępstw, biorą czynny udział w działalności przestępczej takiej grupy; albo
 - c) organizują, kierują, pomagają, podżegają, ułatwiają lub doradzają w zakresie popełniania przestępstwa przemytu migrantów lub handlu ludźmi z udziałem zorganizowanej grupy przestępczej.
2. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się również środki mające na celu zapewnienie, aby przy ocenie dobrej reputacji zarządzających i przewoźników

państwa członkowskie uwzględniły środki wprowadzone przez Komisję w związku z postępowaniem przewoźników, o którym mowa w ust. 1.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „handel ludźmi” oznacza werbowanie, transport, przekazywanie, przechowywanie lub przyjmowanie osób, z zastosowaniem groźby lub przemocy bądź innych form przymusu, uprowadzenia, oszustwa, podstępny, poprzez nadużycie władzy lub wykorzystanie stanu bezradności, lub też wręczenie bądź przyjęcie płatności lub korzyści dla uzyskania zgody osoby sprawującej kontrolę nad inną osobą – w celu wykorzystania tychże osób;
- b) „przemyt migrantów” oznacza doprowadzenie, w celu bezpośredniego lub pośredniego uzyskania korzyści, do nielegalnego wjazdu danej osoby do Unii, której osoba ta nie jest obywatelem ani nie posiada prawa stałego w niej pobytu;
- c) „poważne przestępstwo” oznacza zachowanie stanowiące czyn zabroniony zagrożony karą pozbawienia wolności, której maksymalny wymiar jest nie niższy niż cztery lata, lub surowszą;
- d) „zorganizowana grupa przestępcza” oznacza zorganizowaną grupę składającą się z co najmniej trzech osób, istniejącą od pewnego czasu i działającą w porozumieniu w celu popełnienia co najmniej jednego poważnego przestępstwa bądź przestępstw przemytu migrantów lub handlu ludźmi w celu bezpośredniego lub pośredniego uzyskania korzyści;
- e) „przewoźnik” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną wykonującą operacje transportowe na warunkach komercyjnych dowolnym rodzajem transportu, a mianowicie transportem lotniczym, morskim, wodnym śródlądowym, kolejowym lub drogowym;
- f) „nielegalny wjazd” oznacza przekraczanie granic bez spełnienia wymogów niezbędnych do legalnego wjazdu do przyjmującego państwa członkowskiego.

Artykuł 3

Środki dotyczące przewoźników

1. Bez uszczerbku dla stosowania krajowych środków karnych i administracyjnych, w przypadku gdy przewoźnik ułatwia lub angażuje się w działanie, o którym mowa w art. 1 ust. 1, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych mających natychmiastowe zastosowanie – podjąć decyzję o wprowadzeniu środków wobec tego przewoźnika. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 8 ust. 2. Publikuje się je niezwłocznie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

2. Środki, o których mowa w ust. 1, muszą być konieczne i proporcjonalne oraz mogą obejmować którekolwiek z poniższych działań:

- a) zapobieganie dalszemu rozszerzaniu zakresu lub ograniczanie obecnych operacji transportowych na rynku unijnym;
- b) zawieszenie prawa do świadczenia usług transportowych z Unii, do Unii lub na terytorium Unii;
- c) zawieszenie prawa do przelotu nad terytorium Unii;
- d) zawieszenie prawa do tankowania paliwa lub przeprowadzania obsługi technicznej na terytorium Unii;
- e) zawieszenie prawa do zawijania i wpływania do portów Unii;
- f) zawieszenie prawa do tranzytu przez terytorium Unii;
- g) zawieszenie licencji lub zezwoleń przyznanych na podstawie prawa Unii na prowadzenie działalności na terytorium Unii lub na wykonywanie działalności w zakresie międzynarodowego przewozu osób.

Okres stosowania tych środków nie może przekraczać jednego roku. W razie potrzeby środki te podlegają przeglądowi, a okres ich obowiązywania może zostać przedłużony.

3. Oceniając dobrą reputację zarządzających i przewoźników do celów art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i art. 8 dyrektywy 87/540/EWG, państwa członkowskie uwzględniają środki wprowadzone przez Komisję na podstawie ust. 1.

Artykuł 4

Prawo do bycia wysłuchanym

Uwzględniając potrzebę pilnego rozpatrzenia sprawy, Komisja zapewnia, aby przed przyjęciem przez nią któregośkolwiek ze środków, o których mowa w art. 3, przewoźnik, którego sprawa dotyczy, miał możliwość przedstawienia swojego stanowiska. Przewoźnik może zostać wezwany do niezwłocznego zaprzestania wszelkich działań, o których mowa w art. 1 ust. 1.

Artykuł 5

Przepisy proceduralne

Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające procedury, których należy przestrzegać przy przyjmowaniu środków, o których mowa w art. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 8 ust. 3.

Artykuł 6

Współpraca z państwami trzecimi

Przed wprowadzeniem jakichkolwiek środków na podstawie art. 3 wobec przewoźników mających siedzibę w państwach trzecich Komisja konsultuje się w odpowiedni sposób z właściwymi organami tych państw w celu koordynacji działań Komisji i tych organów. Komisja może zwrócić się do tych organów o wprowadzenie wszelkich stosownych środków.

Artykuł 7

Informacje i prawa pasażerów

1. Akty wykonawcze przyjęte przez Komisję na podstawie art. 3 publikuje się niezwłocznie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

2. Przewoźnicy, krajowe organy egzekwujące przepisy, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego oraz podmioty zarządzające portami, portami lotniczymi, dworcami i stacjami oraz innymi odpowiednimi obiektami infrastruktury na terytorium państw członkowskich informują pasażerów o środkach wprowadzonych przez Komisję na podstawie art. 3, zarówno za pośrednictwem swoich stron internetowych, jak i – w stosownych przypadkach – w swoich obiektach.

3. Niniejsze rozporządzenie nie wpływa na prawa pasażerów przyznane na mocy rozporządzeń (WE) nr 261/2004, (WE) nr 1107/2006, (WE) nr 1371/2007, (UE) nr 181/2011 i (UE) nr 1177/2010.

4. Do celów tych rozporządzeń odwołania operacji transportowych w wyniku zastosowania środków wprowadzonych przez Komisję na podstawie art. 3 nie uznaje się za nadzwyczajne okoliczności.

Artykuł 8

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 w związku z jego art. 5.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 9

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący