



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 5.5.2020.
COM(2020) 178 final/2

2020/0069 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects COM(2020) 178 final of 29.04.2020.

Concerns all language versions except the original version (English).

Withdrawal of the marking.

The text shall read as follows :

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim
pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici s obzirom na pandemiju bolesti
COVID-19**

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

Zbog velikog pada potražnje i javnih mjera uvedenih radi sprečavanja njezinog širenja, pandemija bolesti COVID-19 uzrokovala je velik gospodarski pad. Njegove znatne negativne posljedice vidljive su u Europskoj uniji i u cijelom svijetu. Njihova težina ovisit će i o trajanju te pandemije i o mjerama za pomoć i oporavak koje se poduzimaju na europskoj i nacionalnoj razini. Konkretno, pandemija ima nezapamćene posljedice na zrakoplovni sektor. Ne poduzme li se nešto, kriza likvidnosti u zrakoplovnom sektoru mogla bi dovesti do nesolventnosti društava već u prvih nekoliko mjeseci.

Zrakoplovni sektor strateški je važan za Europsku uniju, a njegov je doprinos cjelokupnom gospodarstvu i zapošljavanju u EU-u ključan. Na primjer, 2016. o zrakoplovnom je sektoru ovisilo 9,4 milijuna radnih mjesta u EU-u, a njegov je doprinos BDP-u EU-a bio 624 milijarde EUR. Usto, zrakoplovni sektor važan je i za MSP-ove i turizam¹. Svaki euro potrošen u zrakoplovnom sektoru generira 3 EUR za gospodarstvo, a svako novo radno mjesto još tri radna mjesta izvan tog sektora².

S obzirom na važan doprinos zrakoplovnog sektora gospodarskom rastu i zapošljavanju, posljedice pandemije bolesti COVID-19 na taj sektor mogu imati još šire posljedice na gospodarstvo EU-a, kao i na povezivost, trgovinu, cijene i putne opcije, a te posljedice još će se dugo osjećati.

Pad potražnje, zatvaranje granica i privremeno ograničenje zračne povezanosti unutar EU-a i s velikim međunarodnim tržištima vjerojatno će dovesti do daljnjeg znatnog pada zračnog prijevoza putnika. Početkom travnja broj letova u Europi smanjio se za više od 90 % u odnosu na isto razdoblje 2019.³ U ožujku je otkazano oko 4,5 milijuna zrakoplovnih karata više nego što je bilo novih rezervacija samo za letove unutar EU-a⁴. Procjenjuje se da će potražnja putnika tijekom 2020. biti od 35 % do 46 % manja nego 2019.⁵

Kako bi se ublažile posljedice ove pandemije, potrebne su ambiciozne i koordinirane politike. S obzirom na velik doprinos zrakoplovnog sektora cjelokupnim rezultatima gospodarstva EU-a i njegovom položaju u svijetu, iznimno je važno da EU poduzme mjere za pomoć svom zrakoplovnom sektoru. Ovom se uredbom namjerava privremeno izmijeniti više odredaba postojećih propisa povezanih sa zrakoplovstvom kako bi se Komisiji i nacionalnim tijelima omogućilo da lakše rješavaju niz negativnih posljedica pandemije bolesti COVID-19 i da ublaže posljedice za zrakoplovni sektor dok traje kriza. Te privremene mjere obuhvaćaju sljedeće: (1) izmjenu pravila za licenciranje zračnih prijevoznika u slučaju financijskih poteškoća uzrokovanih pandemijom bolesti COVID-19, (2) pojednostavnjenje postupaka za uvođenje ograničenja na prava prometovanja, (3) dopuštanje učinkovitijeg dodjeljivanja ugovora za zemaljske usluge i (4) dopuštanje produljenja ugovora za zemaljske usluge do 31. prosinca 2021.

¹ Izvor: ATAG – *Aviation benefits beyond borders*, 2018.

² Izvor: ACI.

³ Izvor: Eurocontrol.

⁴ Izvor: Global Distribution Systems.

⁵ Izvor: ACI/IATA.

1.1. Izmjena pravila za licenciranje zračnih prijevoznika u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008⁶

Prema Uredbi (EZ) br. 1008/2008 države članice moraju privremeno oduzeti ili poništiti operativnu licenciju svakog zračnog prijevoznika koji možda ne bi mogao ispuniti svoje stvarne ili potencijalne financijske obveze u razdoblju od sljedećih 12 mjeseci. Druga je mogućnost da nadležna tijela takvim zračnim prijevoznicima izdaju privremene licencije. Svrha je privremene licencije omogućiti zračnom prijevozniku restrukturiranje i nastavak obavljanja djelatnosti, pod uvjetom da se ne ugrozi sigurnost. Međutim, iskustvo je pokazalo da se to vrlo negativno odražava na tržištu i pokazuje da zračni prijevoznik ne može preživjeti krizu, što dovodi do pogoršanja financijskih problema, a posebno likvidnosti. Brojnim zračnim prijevoznicima, koji su financijski dobro stajali prije krize, vjerojatno će se zbog problema s likvidnošću u skladu s propisima operativna licencija morati privremeno oduzeti, poništiti ili zamijeniti privremenom licencijom. U kontekstu trenutačne krize to može dovesti do nepotrebnog administrativnog opterećenja bez jasne gospodarske ili sigurnosne dobrobiti.

Stoga se predlaže da se ta formalna obveza država članica privremeno suspendira, pod uvjetom da to ne ugrožava sigurnost, te da se zadrži obveza praćenja financijske sposobnosti njihovih zračnih prijevoznika kako bi se putnici zaštitili od nepotrebnih sigurnosnih rizika i kako bi se tijelima nadležnima za sigurnost mogle pružati relevantne informacije.

1.2. Izmjena pravila o hitnim mjerama u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008

Prema članku 21. Uredbe (EZ) br. 1008/2008 država članica može odbiti, ograničiti ili uvesti uvjete za korištenje prava prometovanja radi rješavanja iznenadnih kratkotrajnih poteškoća koje nastanu kao rezultat nepredvidivih i neizbježnih okolnosti. Kako bi se zajamčilo da se tim mjerama poštuju načela razmjernosti i transparentnosti te da se temelje na objektivnim i nediskriminirajućim mjerilima, Komisija i ostale države članice trebale bi se bez odgode obavijestiti o takvim mjerama, uz odgovarajuće objašnjenje o utemeljenosti poduzimanja tih mjera. Usto, ako poteškoće koje zahtijevaju takve mjere traju dulje od 14 dana, država članica mora o tome obavijestiti Komisiju i druge države članice te može uz pristanak Komisije produljiti provođenje mjera za najviše 14 dana.

Pristanak Komisije za drugo razdoblje od 14 dana i u načelu za svako sljedeće razdoblje od 14 dana daje se putem odluke Komisije. Ta odredba bila je namijenjena rješavanju kratkoročnih situacija, a iskustvo je već pokazalo da ona nije prilagođena pandemiji bolesti COVID-19 koja će, kako se očekuje, trajati više mjeseci i uzrokovati nepotrebno administrativno opterećenje za Komisiju i države članice. Članak 21., koji se odnosi na „kratkotrajne poteškoće”, očito nije primjeren za ovu krizu.

Stoga je potrebno privremeno odstupanje od postupovnih zahtjeva iz članka 21. U pogledu odstupanja objašnjeno je da država članica može privremeno uvesti opravdanu i proporcionalnu hitnu mjeru za razdoblje koje je dulje od 14 dana, ali ograničenu na trajanje rizika za javno zdravlje jasno povezanog s pandemijom bolesti COVID-19. Komisija može, na zahtjev bilo koje uključene države članice ili na vlastitu inicijativu, suspendirati tu mjeru ako ona ne ispunjava uvjete iz članka 21. stavka 1. ili ako je na neki drugi način u suprotnosti sa zakonodavstvom Unije. U tu svrhu države članice obvezne su obavijestiti Komisiju o promjenama trajanja i područja primjene svojih hitnih mjera.

⁶ Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (preinaka), SL L 293, 31.10.2008., str. 3.

1.3. Produljenje razdoblja tijekom kojega pružatelji zemaljskih usluga mogu poslovati u zračnim lukama Unije u skladu s Direktivom 96/67/EZ⁷

Kako bi izašle na kraj s tim dosad nezapamćenim iznenadnim smanjenjem aktivnosti i pomogle društvima koja pružaju zemaljske usluge da dođu do sredstava potrebnih za kratkoročno pokrivanje fiksnih troškova, koji su od ožujka 2020. znatno viši od prihoda, neke države članice daju jamstva za kredite koje društva mogu zatražiti od banaka kako bi povratile minimalnu likvidnost.

No jamstva za bankovne kredite koja se odobravaju društvima podrazumijevaju analiziranje više kriterija kako bi se procijenila održivost društva koje traži kredit. Operativni režim nekih društava koja se bave zemaljskim uslugama ili nekih njihovih djelatnosti, međutim, po svojoj prirodi ne jamči održivost jer se ta društva biraju na najviše sedam godina u skladu s člankom 11. stavkom 1. točkom (d) Direktive 96/67/EZ.

Stečajevi bi bili pogubni za cijeli sektor (kako za zračne luke tako i za zračne prijevoznike) jer bi kratkoročno i srednjoročno doveli do smanjivanja konkurencije i prekida u pružanju zemaljskih usluga, što bi također moglo utjecati na oporavak. Stoga, da bi se vjerovnicima pružatelja zemaljskih usluga omogućila sigurnost potrebna za odobravanje kredita i tako omogućilo izbjegavanje mogućeg stečaja, predložena uredba uvodi odstupanje od članka 11. stavka 1. točke (d) Direktive 96/67/EZ kojim se ugovori pružatelja usluga odabranih na temelju postupka iz članka 11. stavka 1. točke Direktive 96/67/EZ koji istječu između datuma stupanja na snagu ove uredbe i 31. prosinca 2020. mogu produljiti do 31. prosinca 2021. To bi produljenje trebalo pružiti dovoljno sigurnosti vjerovnicima pružatelja zemaljskih usluga. Osim toga, zemaljske usluge mogle bi zbog krize postati neprofitabilne te bi neka upravljačka tijela mogla trebati nabavljati takve usluge. Treba podsjetiti da se u tim okolnostima primjenjuje Direktiva 2014/25/EU⁸.

1.4. Uvođenje hitnog postupka za odabir pružatelja zemaljskih usluga tijekom krize nastale zbog bolesti COVID 19

Prema članku 11. stavku 1. točki (e) Direktive 96/67/EZ, ako pružatelj zemaljskih usluga prestane obavljati svoju djelatnost prije kraja razdoblja na koje je izabran na temelju natječajnog postupka provedenog u skladu s tim člankom, zamjenjuje ga se na temelju postupka iz članka 11. stavka 1.

U okolnostima poput pandemije bolesti COVID-19 moguće je da u zračnim lukama u kojima je broj pružatelja zemaljskih usluga ograničen u skladu s člankom 6. stavkom 2. i člankom 9. Direktive 96/67/EZ dobavljač ode u stečaj i da ga je potrebno brzo zamijeniti. Prema članku 11. stavku 2. upravljačko tijelo zračne luke može i samo pružati zemaljske usluge bez provođenja natječajnog postupka. Međutim, to se odnosi samo na razdoblje potrebno da bi se organizirao novi natječajni postupak, a nije vjerojatno da zračne luke koje već ne pružaju zemaljske usluge te usluge mogu početi pružati u tako kratkom roku. Isto se ograničenje odnosi na samostalno obavljanje tih usluga koje obavljaju zračni prijevoznici.

Stoga, u kontekstu pandemije bolesti COVID-19 i odstupajući od Direktive 96/67/EZ, ako neki pružatelj zemaljskih usluga u zračnoj luci ode u stečaj za vrijeme pandemije bolesti COVID-19 i zbog razloga koji su s njome izravno povezani, predloženim privremenim

⁷ Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice, SL L 272, 25.10.1996., str. 36.

⁸ Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).

odredbama upravljačkom tijelu zračne luke dopušta se da izravno odabere pružatelja zemaljskih usluga bez organizacije postupka odabira u skladu s člankom 11. stavkom 1., na razdoblje od najviše šest mjeseci.

Tim se izmjenama omogućuje Komisiji produljenje odgovarajućih razdoblja iz delegiranog akta, koji se može donijeti hitnim postupkom.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

2.1. Pravna osnova

Ova se inicijativa temelji na članku 100. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Tom se odredbom dopušta donošenje svih odgovarajućih odredaba za zračni promet te je već poslužila kao osnova za donošenje Uredbe (EZ) br. 1008/2008 i Direktive 96/67/EZ.

2.2. Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Države članice ne mogu ostvariti ciljeve prijedloga u dovoljnoj mjeri iz sljedećih razloga: Ako su uvjeti iz druge rečenice članka 9. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 1008/2008 ispunjeni, prema toj uredbi državi članici nije dopušteno da zadrži operativnu licenciju na snazi bez privremenog oduzimanja ili poništavanja, ili izdavanja privremene licencije. To vrijedi bez obzira na kontekste poput pandemije bolesti COVID-19 te čak i ako su problemi s likvidnošću samo privremeni. U pogledu ograničenja prometovanja Uredbom se dopušta uvođenje mjera koje traju dulje od 14 dana samo uz odobrenje Komisije za svako odgovarajuće razdoblje. Direktivom 96/67/EZ ne dopuštaju se ni zamjena pružatelja zemaljskih usluga koji su otišli u stečaj na temelju hitnog postupka ni produljenje razdoblja tijekom kojega pružatelji zemaljskih usluga smiju obavljati poslovne aktivnosti. Ti se ciljevi mogu postići samo uvođenjem novih privremenih odredaba u Uredbu (EZ) br. 1008/2008 kako bi se propisalo odstupanje od odredaba članka 11. Direktive 96/67/EZ.

2.3. Proporcionalnost

Ovaj prijedlog ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje cilja ublažavanja posljedica trenutačne pandemije bolesti COVID-19 u svrhu funkcioniranja Uredbe (EZ) br. 1008/2008 i Direktive 96/67/EZ. Predložena mjera stoga je proporcionalna, uključujući u pogledu ograničenog trajanja predloženih privremenih mjera.

2.4. Odabir instrumenta

Kako bi se postigao njegov cilj, pravni instrument mora se primjenjivati izravno i općenito. Stoga je primjereni pravni instrument uredba.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINAKA

3.1. Ex post evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva

Riječ je o hitnoj mjeri potaknutoj širenjem pandemije bolesti COVID-19.

3.2. Savjetovanja s dionicima

S obzirom na hitnost situacije službena savjetovanja s dionicima nisu provedena. Međutim, tijela država članica i dionici pozvali su Komisiju da donese prijedlog odgovarajućih mjera u kontekstu Uredbe (EZ) br. 1008/2008 i pružanja zemaljskih usluga u zračnim lukama Unije u smislu Direktive 93/67/EZ.

3.3. Prikupljanje i primjena stručnog znanja

Kao što je objašnjeno, odgovarajuće prikupljanje stručnog znanja nije bilo moguće zbog hitnosti situacije. Međutim, Komisija je iskoristila iskustvo stečeno putem kontakata s državama članicama i dionicima u zrakoplovnom sektoru, što je uključivalo i savjetovanja sa stručnjacima.

3.4. Procjena učinka

S obzirom na hitnost situacije procjena učinka nije provedena.

3.5. Temeljna prava

Nije primjenjivo.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Nije primjenjivo.

5. DRUGI ELEMENTI

5.1. Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Mjera ne uključuje posebne mehanizme praćenja ili izvješćivanja, no Komisija bi trebala biti obvezna pratiti razvoj pandemije bolesti COVID-19 i njezin utjecaj na zračni promet te bi, ako je to potrebno, trebala biti ovlaštena za donošenje delegiranih akata o produljenju razdoblja na koje se mjera odnosi.

5.2. Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga

Ovaj se prijedlog sastoji od četiri elementa:

- (1) Umetanjem novih stavaka 1.a, 1.b i 1.c u članak 9. Uredbe (EZ) br. 1008/2008 državama članicama omogućit će se, kad je riječ o procjenama koje se provode u razdoblju od 1. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020., da izbjegnu privremeno oduzimanje ili poništavanje operativnih licenci zračnog prijevoznika, čak i ako ne smatraju da zračni prijevoznik iz Zajednice može ispuniti svoje stvarne i potencijalne obveze u razdoblju od 12 mjeseci, pod uvjetom da se time ne ugrožava sigurnost i da postoji stvarna mogućnost da će u razdoblju od 12 mjeseci doći do zadovoljavajuće financijske sanacije. Kad je to opravdano, Komisija može produljiti to razdoblje putem delegiranog akta, koji se može donijeti hitnim postupkom.
- (2) Umetanjem novog članka 21.a u Uredbu (EZ) br. 1008/2008 državama članicama omogućuje se da, pod posebnim uvjetima, odbiju, ograniče ili uvedu uvjete za korištenje prava prometovanja ako je ta mjera potrebna kako bi se ograničilo širenje pandemije bolesti COVID-19 za razdoblje od 1. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020. Kad je to opravdano, Komisija može produljiti to razdoblje putem delegiranog akta, koji se može donijeti hitnim postupkom.
- (3) Novim člankom 24.a, koji čini novo poglavlje IV.a Uredbe (EZ) br. 1008/2008, upravljačkim tijelima zračnih luka dopušta se produljivanje ugovora pružateljima zemaljskih usluga do 31. prosinca 2021., odstupajući od Direktive 96/67/EZ. Njime se upravljačkom tijelu zračne luke dopušta i izravan odabir pružatelja zemaljskih usluga na razdoblje od najviše šest mjeseci. Kad je to opravdano, Komisija može produljiti to razdoblje putem delegiranog akta, koji se može donijeti hitnim

postupkom. Ta izmjena područja primjene Uredbe (EZ) br. 1008/2008 odražena je u izmjeni članka 1. stavka 1.

- (4) Novim člancima 25.a i 25.b Uredbe (EZ) br. 1008/2008 utvrđuje se postupak donošenja delegiranih akata iz predloženog članka 9. stavka 1.b, članka 21.a stavka 4. i članka 24.a stavka 3. Uredbe (EZ) br. 1008/2008.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici s obzirom na pandemiju bolesti COVID-19

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora⁹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹⁰,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Pojava bolesti COVID-19 dovela je do naglog smanjenja zračnog prometa zbog znatnog pada potražnje i do izravnih mjera, kao što su zatvaranje granica i zabrane zračnog prometa, koje su države članice i treće zemlje donijele radi ograničavanja širenja pandemije.
- (2) Prema podacima koje objavljuje upravitelj mreže EU-a pri Europskoj organizaciji za sigurnost zračne plovidbe („Eurocontrol”) u europskoj je regiji zračni promet na kraju ožujka 2020. pao približno 90 % u odnosu na ožujak 2019. Zračni prijevoznici javljaju o velikom padu broja rezervacija i zbog pandemije otkazuju letove u planskim razdobljima za zimu 2019.–2020. i za ljeto 2020. Posljedica tog naglog pada potražnje i dosad neviđenog broja otkazivanja je da zračni prijevoznici imaju ozbiljne probleme s likvidnošću, koji su izravno povezani s pandemijom bolesti COVID-19.
- (3) Zračni prijevoznici Unije, koji su prije pandemije bili financijski stabilni, imaju probleme s likvidnošću zbog kojih bi njihova operativna licencija mogla biti privremeno oduzeta ili poništena, ili zamijenjena privremenom licencijom bez strukturne ekonomske potrebe za tim. Izdavanje privremene licencije na temelju članka 9. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog Parlamenta i Vijeća¹¹ moglo bi se negativno odraziti na tržištu dovodenjem u pitanje sposobnosti zračnog prijevoznika za preživljavanje, a to bi moglo otežati njegove pretpostavljene

⁹ SL C , , str. .

¹⁰ SL C , , str. .

¹¹ Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.).

financijske probleme. Stoga je primjereno da se, kad je riječ o procjenama koje se provode u razdoblju od ožujka 2020. do 31. prosinca 2020., takvim zračnim prijevoznicima operativna licencija privremeno ne oduzme niti poništi, pod uvjetom da sigurnost nije ugrožena i da postoji realna mogućnost za zadovoljavajuću financijsku sanaciju unutar razdoblja od 12 mjeseci. Nakon tih 12 mjeseci na zračne prijevoznike Unije trebao bi se primjenjivati postupak iz članka 9. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 1008/2008. Obvezu iz članka 9. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 1008/2008. o obavješćivanju Komisije trebalo bi tumačiti tako da se ta obveza primjenjuje i na odluke o privremenom oduzimanju ili poništavanju operativne licencije.

- (4) Uz hitne mjere koje bi se mogle primijeniti zbog iznenadnih kratkotrajnih poteškoća nastalih zbog nepredvidivih i neizbježnih okolnosti na temelju članka 21. Uredbe (EZ) br. 1008/2008. države članice trebale bi moći odbiti, ograničiti ili uvesti uvjete za korištenje prava prometovanja radi rješavanja problema izazvanih pandemijom bolesti COVID-19 koji bi mogli biti dugotrajniji. Takve hitne mjere donesene u kontekstu pandemije bolesti COVID-19 trebale bi poštovati načela razmjernosti i transparentnosti te se temeljiti na objektivnim i nediskriminirajućim mjerilima primjenjivima u skladu s člankom 21. Uredbe (EZ) br. 1008/2008.
- (5) U zračnim lukama u kojima je broj pružatelja zemaljskih usluga ograničen na temelju članka 6. stavka 2. i članka 9. Direktive Vijeća 96/67/EZ¹² pružatelji se mogu izabrati na maksimalno razdoblje od sedam godina. Pružatelji koji su pri kraju razdoblja za koje su izabrani zbog toga mogu imati poteškoća s pristupom financiranju. To bi razdoblje stoga trebalo produljiti.
- (6) Zbog pandemije bolesti COVID-19 u zračnim lukama u kojima je broj pružatelja zemaljskih usluga ograničen može se dogoditi da u nekoj zračnoj luci neki pružatelji usluga prekinu pružati usluge prije nego što se novi pružatelj može odabrati u skladu s postupkom iz članka 11. stavka 1. Direktive 96/67/EZ. U takvim je slučajevima primjereno da upravljačko tijelo zračne luke smije izravno odabrati pružatelja zemaljskih usluga koji će pružati te usluge na maksimalno razdoblje od šest mjeseci. Ako upravljačko tijelo zračne luke treba zbog pandemije bolesti COVID-19 nabavljati zemaljske usluge i ako je to upravljačko tijelo naručitelj u smislu članka 4. Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹³, upravljačko tijelo zračne luke dužno je poštovati Direktivu 2014/25/EU.
- (7) Teško je predvidjeti kako će se pandemija bolesti COVID-19 dalje širiti i kakve će posljedice imati za sektor zračnog prometa. Komisija bi trebala kontinuirano analizirati kako pandemija bolesti COVID-19 utječe na sektor zračnog prometa i Unija bi trebala imati mogućnost produljiti, bez nepotrebnog odgađanja, razdoblje tijekom kojeg se primjenjuju mjere predviđene ovom Uredbom ako se nepovoljni uvjeti nastave.
- (8) Da bi se produljilo razdoblje tijekom kojeg nadležna tijela za izdavanje dopuštenja mogu odlučiti, kad je to nužno i opravdano, da neće privremeno oduzeti ili poništiti operativne licencije, razdoblje tijekom kojeg države članice mogu odbiti, ograničiti ili uvesti uvjete za korištenje prava prometovanja i razdoblje tijekom kojeg se ugovori s pružateljima zemaljskih usluga mogu produljiti i tijekom kojeg upravljačko tijelo

¹² Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36.).

¹³ Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).

zračne luke može izravno odabrati pružatelja zemaljskih usluga, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi izmijenila Uredbu (EZ) br. 1008/2008. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

- (9) Uzimajući u obzir hitnost zbog iznimnih okolnosti koje opravdavaju predložene mjere i, konkretnije, brzo donošenje potrebnih mjera da se počnu rješavati teški i neposredno predstojeći problemi pred sektorom, primjereno je predvidjeti primjenu iznimke od roka od osam tjedana iz članka 4. Protokola br. 1 o ulozi nacionalnih parlamenata u Europskoj uniji, priloženog Ugovoru o Europskoj uniji, Ugovoru o funkcioniranju Europske unije i Ugovoru o osnivanju Europske zajednice za atomsku energiju.
- (10) Zbog nepredvidljivog i iznenadnog izbijanja pandemije bolesti COVID-19 i relevantnih zakonodavnih postupaka potrebnih za donošenje odgovarajućih mjera nije bilo moguće donijeti takve mjere na vrijeme. Zbog toga bi odredbe ove Uredbe trebale obuhvatiti i razdoblje prije njezina stupanja na snagu. S obzirom na prirodu tih odredaba, takav pristup ne bi trebao biti u suprotnosti s legitimnim očekivanjima osoba na koje se odnosi.
- (11) Uredbu (EZ) br. 1008/2008 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (12) Uzimajući u obzir hitnost zbog iznimnih okolnosti koje opravdavaju utvrđene mjere, primjereno je omogućiti trenutačno stupanje na snagu ove Uredbe,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 1008/2008 mijenja se kako slijedi:

- (1) u članku 1. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Ovom se Uredbom uređuje licenciranje zračnih prijevoznika Zajednice, pravo zračnih prijevoznika Zajednice na obavljanje usluga zračnog prijevoza unutar Zajednice te utvrđivanje cijena usluga zračnog prijevoza unutar Zajednice. U njoj se utvrđuju i privremena pravila za pružanje zemaljskih usluga u zračnim lukama Unije.”;

- (2) u članku 9. umeću se stavci 1.a, 1.b i 1.c:

„1.a Nadležno tijelo za izdavanje dopuštenja može, kad je riječ o procjenama iz stavka 1. koje se provode u razdoblju od 1. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020., odlučiti prije kraja tog razdoblja privremeno ne oduzeti niti poništiti operativnu licenciju zračnog prijevoznika Unije, pod uvjetom da sigurnost nije ugrožena i da postoji realna mogućnost za zadovoljavajuću financijsku sanaciju unutar razdoblja od 12 mjeseci. To je tijelo dužno procijeniti financijsku sposobnost zračnog prijevoznika Unije na kraju razdoblja od 12 mjeseci pa odlučiti hoće li privremeno oduzeti ili poništiti operativnu licenciju, ili izdati privremenu licenciju na temelju stavka 1.

1.b Ako Komisija na temelju podataka koje objavi Eurocontrol bude smatrala da je zračni promet i dalje smanjen u odnosu na isto razdoblje prošle godine i da će se ta situacija

vjerojatno nastaviti te da je, sudeći po najboljim dostupnim znanstvenim podacima, ta situacija posljedica pandemije bolesti COVID-19, Komisija je dužna donijeti delegirane akte u skladu s člankom 25.a kako bi se na odgovarajući način izmijenilo razdoblje od 1. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020. iz stavka 1.a.

1.c Komisija je dužna neprekidno pratiti situaciju na temelju kriterija iz stavka 1.b. Na temelju podataka koji su joj dostupni Komisija je dužna do 15. studenoga 2020. Europskom parlamentu i Vijeću predstaviti sažeto izvješće o ovom pitanju. Ako se kriteriji iz stavka 1.b ispune, Komisija je dužna u najkraćem mogućem roku donijeti delegirani akt iz stavka 1.b.

1.d Ako u slučaju dugotrajnih posljedica pandemije bolesti COVID-19 na sektor zračnog prometa u Europskoj uniji to zahtijevaju krajnje hitni razlozi, na delegirane akte donesene na temelju ovog članka primjenjuje se postupak iz članka 25.b.”;

(3) umeće se članak 21.a:

„Članak 21.a

Hitne mjere povezane s pandemijom bolesti COVID-19

1. Ne dovodeći u pitanje članak 21., za razdoblje od 1. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020. države članice mogu bez pristanka Komisije iz članka 21. stavka 1. odbiti, ograničiti ili uvesti uvjete za korištenje prava prometovanja ako je to nužno radi suočavanja s pandemijom bolesti COVID-19. Kod provođenja takvih mjera moraju se poštovati načela razmjernosti i transparentnosti te se iste moraju temeljiti na objektivnim i nediskriminirajućim mjerilima.
2. Države članice dužne su bez odgode obavijestiti Komisiju i druge države članice o takvim mjerama i njihovu trajanju uz odgovarajuće objašnjenje o njihovoj utemeljenosti. Ako država članica promijeni, suspendira ili povuče takvu mjeru nakon stupanja na snagu ove Uredbe, dužna je o tome obavijestiti Komisiju i druge države članice.
3. Komisija može na zahtjev bilo koje uključene države članice ili na vlastitu inicijativu obustaviti mjeru iz stavka 2. ako ona ne ispunjava zahtjeve iz stavka 1. ili ako je na neki drugi način u suprotnosti sa zakonodavstvom Unije.
4. Ako Komisija na temelju najboljih znanstvenih saznanja, dokaza i podataka koji potvrđuju trajnost pandemije bolesti COVID-19 utvrdi da je vjerojatno da bi zabrane, ograničenja ili uvjeti za korištenje prava prometovanja koje su države članice uvele mogli biti nužni i nakon razdoblja iz stavka 1., Komisija je dužna donijeti delegirane akte u skladu s člankom 25.a kako bi na odgovarajući način izmijenila to razdoblje.
5. Komisija je dužna neprekidno pratiti situaciju na temelju kriterija iz stavka 4. Na temelju dostupnih podataka Komisija je dužna do 15. studenoga 2020. Europskom parlamentu i Vijeću predstaviti sažeto izvješće o ovom pitanju. Bude li potrebno, Komisija je dužna u najkraćem mogućem roku donijeti delegirani akt iz stavka 4.
6. Ako u slučaju dugotrajnih posljedica pandemije bolesti COVID-19 na sektor zračnog prometa u Europskoj uniji to zahtijevaju krajnje hitni razlozi, na delegirane akte donesene na temelju ovog članka primjenjuje se postupak iz članka 25.b.”;

(4) umeću se poglavlje IV.a i članak 24.a:

„POGLAVLJE IV.a

PRIVREMENA PRAVILA ZA ZEMALJSKE USLUGE

Članak 24.a

1. Odstupajući od članka 11. točke (d) Direktive 96/67/EZ, upravljačko tijelo zračne luke može do 31. prosinca 2021. produljiti ugovore s pružateljima zemaljskih usluga odabranima na temelju postupka iz članka 11. stavka 1. te direktive koji istječu tijekom razdoblja od [unijeti datum stupanja na snagu ove Uredbe] do 31. prosinca 2020.
 2. Odstupajući od članka 11. točke (e) Direktive 96/67/EZ i ne dovodeći u pitanje Direktivu 2014/25/EU, ako tijekom razdoblja od 1. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020. pružatelj zemaljskih usluga prestane obavljati svoju djelatnost prije kraja razdoblja na koje je izabran, upravljačko tijelo zračne luke smije izravno odabrati pružatelja zemaljskih usluga za pružanje usluga na maksimalno razdoblje od šest mjeseci ili do 31. prosinca 2020., što god bilo dulje.
 3. Ako Komisija na temelju podataka koje objavi Eurocontrol bude smatrala da je zračni promet i dalje smanjen u odnosu na isto razdoblje prošle godine i da će se ta situacija vjerojatno nastaviti te da je ta situacija posljedica pandemije bolesti COVID-19 i da su njezine posljedice u zračnim lukama Unije prekid pružanja zemaljskih usluga ili poteškoće pružatelja zemaljskih usluga s pristupom financiranju, Komisija je dužna donijeti delegirane akte u skladu s člankom 25.a kako bi se na odgovarajući način izmijenila razdoblja iz stavaka 1. i 2.
 4. Komisija je dužna neprekidno pratiti situaciju na temelju kriterija iz stavka 3. Na temelju podataka koji su joj dostupni Komisija je dužna do 15. studenoga 2020. Europskom parlamentu i Vijeću predstaviti sažeto izvješće o ovom pitanju. Bude li potrebno, Komisija je dužna u najkraćem mogućem roku donijeti delegirani akt iz stavka 3.
 5. Ako u slučaju dugotrajnih posljedica pandemije bolesti COVID-19 na sektor zračnog prometa u Europskoj uniji to zahtijevaju krajnje hitni razlozi, na delegirane akte donesene na temelju ovog članka primjenjuje se postupak iz članka 25.b.
 6. Komisija je dužna neprekidno pratiti situaciju na temelju kriterija iz stavka 3. Na temelju podataka koji su joj dostupni Komisija je dužna do 15. studenoga 2020. Europskom parlamentu i Vijeću predstaviti sažeto izvješće o ovom pitanju. Bude li potrebno, Komisija je dužna donijeti delegirani akt iz stavka 3.
 7. Ako u slučaju dugotrajnih posljedica pandemije bolesti COVID-19 na sektor zračnog prometa u Europskoj uniji to zahtijevaju krajnje hitni razlozi, na delegirane akte donesene na temelju ovog članka primjenjuje se postupak iz članka 4.”;
- (5) umeću se članci 25.a i 25.b:

„Članak 25.a

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz ovog članka dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od jedne godine počevši od datuma stupanja na snagu ove Uredbe.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 9. stavka 1.b, članka 21.a stavka 4. i članka 24.a stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje

proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju ovog članka stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 25.b **Hitni postupak**

1. Delegirani akti doneseni na temelju ovog članka stupaju na snagu bez odgode i primjenjuju se sve dok nije podnesen nikakav prigovor u skladu sa stavkom 2. Prilikom priopćenja delegiranog akta Europskom parlamentu i Vijeću navode se razlozi za primjenu hitnog postupka.
2. Europski parlament ili Vijeće mogu podnijeti prigovor na delegirani akt u skladu s postupkom iz članka 25.a. U takvom slučaju Komisija bez odgode stavlja dotični akt izvan snage nakon što joj Europski parlament ili Vijeće priopće svoju odluku o podnošenju prigovora.”.

Članak 2.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik