EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 10.12.2020.
COM(2020) 827 final

2020/0363 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o zajedničkim pravilima kojima se osigurava osnovna povezanost zračnim prijevozom nakon isteka prijelaznog razdoblja navedenog u Sporazumu o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Ujedinjena Kraljevina povukla se od 1. veljače 2020. iz Unije u skladu s člankom 50. Ugovora o Europskoj uniji. Sporazum o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju[1] („Sporazum o povlačenju”) Unija je sklopila Odlukom Vijeća (EU) 2020/135[2], a stupio je na snagu 1. veljače 2020. Prijelazno razdoblje iz članka 126. Sporazuma o povlačenju, tijekom kojeg se pravo Unije i dalje primjenjuje na Ujedinjenu Kraljevinu i u njoj u skladu s člankom 127. tog sporazuma, istječe 31. prosinca 2020.

Vijeće je 25. veljače 2020. donijelo Odluku (EU, Euratom) 2020/266 o odobravanju otvaranja pregovora s Ujedinjenom Kraljevinom Velike Britanije i Sjeverne Irske o novom sporazumu o partnerstvu[3]. Kako je implicirano u pregovaračkim smjernicama, odobrenje obuhvaća *inter alia* elemente potrebne za sveobuhvatno rješenje odnosa s Ujedinjenom Kraljevinom u području zračnog prijevoza nakon isteka prijelaznog razdoblja.

Međutim, nije sigurno hoće li sporazum između Unije i Ujedinjene Kraljevine kojim će biti uređen njihov budući odnos u ovom području stupiti na snagu do isteka prijelaznog razdoblja.

Međunarodni zračni prijevoz ne može se odvijati bez izričitog pristanka uključenih država, što je posljedica njihovog potpunog i isključivog suvereniteta nad zračnim prostorom iznad njihova državnog područja. Uobičajeno je da dvije države organiziraju međusobni zračni promet putem bilateralnih sporazuma o uslugama u zračnom prometu kojima se utvrđuju posebna uzajamno priznata prava i uvjeti za njihovo ostvarivanje. Prava prometovanja i usluge izravno povezani s njihovim ostvarivanjem izričito su isključeni iz područja primjene Općeg sporazuma o trgovini uslugama[4].

Unutar Unije sloboda zračnih prijevoznika država članica Unije (zračni prijevoznici Unije) da obavljaju usluge zračnog prijevoza unutar EU-a isključivo proizlazi iz Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici, kojom se ujedno propisuju pravila za licenciranje tih prijevoznika.

Na kraju prijelaznog razdoblja zračni prijevoz između Ujedinjene Kraljevine i država članica Unije više neće biti uređen navedenom uredbom.

Ako ne bude sporazuma između Unije i Ujedinjene Kraljevine o ovom pitanju, to znači da nakon isteka prijelaznog razdoblja utvrđenog u Sporazumu o povlačenju ne bi postojala pravna osnova za pružanje usluga zračnog prijevoza između Ujedinjene Kraljevine i država članica Unije koje obavljaju pripadajući zračni prijevoznici.

---

1 SL L 29, 31.1.2020., str. 7.

2 Odluka Vijeća (EU) 2020/135 od 30. siječnja 2020. o sklapanju Sporazuma o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju (SL L 29, 31.1.2020., str. 1.).

3 SL L 58, 27.2.2020., str. 53.

4 Prilog 1.B Sporazumu iz Marakeša o osnivanju Svjetske trgovinske organizacije, sklopljen 15. travnja 1994. u Marakešu.

Izravni zračni prijevoz između Ujedinjene Kraljevine i država članica gotovo u potpunosti obavljaju zračni prijevoznici iz Ujedinjene Kraljevine i Unije. Stoga bi gubitak prava na obavljanje zračnog prijevoza između Ujedinjene Kraljevine i država članica doveo do ozbiljnih poremećaja. Na većini zračnih ruta, a moguće i na svim zračnim rutama između Unije i Ujedinjene Kraljevine prestale bi se pružati usluge. S druge strane, zračne rute unutar Unije na kojima prijevoznici iz Ujedinjene Kraljevine više ne bi pružali usluge nakon isteka prijelaznog razdoblja ostale bi u potpunosti dostupne zračnim prijevoznicima Unije.

Ne postigne li se dogovor, očekuje se da bi gospodarstva pretrpjela ozbiljne posljedice: vrijeme i troškovi zrakoplovnih putovanja znatno bi se povećali jer bi bile potrebne alternativne rute, što bi povećalo pritisak na infrastrukturu zračnog prijevoza na tim alternativnim rutama, a potražnja za zračnim prijevozom bi pala. Time bi osim sektora zračnog prijevoza bili pogođeni i drugi gospodarski sektori koji uvelike ovise o zračnom prijevozu. Zbog toga nastale prepreke trgovini ometale bi poslovanje na udaljenim tržištima te utjecale na mjesto poslovanja, odnosno njegovo preseljenje. Prekid povezanosti u zračnom prijevozu bio bi gubitak strateške prednosti za Uniju i države članice.

Stoga je cilj ovoga prijedloga utvrđivanje privremenih mjera za reguliranje zračnog prijevoza između Unije i Ujedinjene Kraljevine nakon isteka prijelaznog razdoblja, u slučaju da se ne postigne dogovor kojim se to pitanje uređuje.

Ovaj je akt dio paketa mjera koji Komisija donosi.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Predložena Uredba osmišljena je kao *lex specialis* kojim bi se, ako ne bude sporazuma kojim se uređuje budući odnos Unije i Ujedinjene Kraljevine, ublažile određene posljedice koje proizlaze iz činjenice da se nakon isteka prijelaznog razdoblja Uredba (EZ) br. 1008/2008 više neće primjenjivati na zračni prijevoz između Ujedinjene Kraljevine i država članica Unije. Predloženi su uvjeti ograničeni na ono što je u tom pogledu potrebno kako bi se izbjegli nerazmjerni poremećaji. Stoga je ovaj prijedlog u potpunosti u skladu s postojećim zakonodavstvom, osobito s Uredbom (EZ) br. 1008/2008.

U tom je pogledu predložena uredba zamišljena kao privremena mjera radi održavanja povezanosti i očuvanja interesa Unije tijekom ograničenog razdoblja do sklapanja i stupanja na snagu sporazuma Unije i Ujedinjene Kraljevine kojim se uređuje to pitanje.

Predloženom uredbom ne bi se dovodilo u pitanje oblikovanje budućeg sporazuma o zračnom prijevozu s Ujedinjenom Kraljevinom.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Ovim se prijedlogom dopunjava Uredba Unije (EZ) br. 1008/2008. Iako se u određenim područjima poštuje pristup koji se primjenjuje u sporazumima Unije o zračnom prometu s trećim zemljama (npr. odobrenja za rad), posebna svrha i kontekst ove Uredbe, kao i njezina jednostrana priroda, nužno zahtijevaju restriktivniji pristup u pogledu dodjele prava, kao i posebne odredbe kojima se žele očuvati istovrijedna prava i jednaki uvjeti tržišnog natjecanja.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova članak 100. stavak 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Predloženim aktom dopunila bi se Uredba Unije (EZ) br. 1008/2008 kako bi se osigurala osnovna povezanost unatoč činjenici da će se ta Uredba prestati primjenjivati na predmetne operacije prijevoza. Takva bi se povezanost osigurala na jednak način za promet prema svim točkama u Uniji i iz njih, čime bi se izbjegli poremećaji na unutarnjem tržištu. Stoga je nužno djelovanje na razini Unije jer se cilj ne bi mogao ostvariti djelovanjem na razini država članica.

- **Proporcionalnost**

Predložena Uredba smatra se proporcionalnom jer se njome mogu izbjeći nerazmjerni poremećaji na način kojim se ujedno jamče jednaki uvjeti tržišnog natjecanja za zračne prijevoznike Unije. Njome se ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja. To se posebno odnosi na uvjete pod kojima se dodjeljuju relevantna prava, a koji se, među ostalim, odnose na potrebu da Ujedinjena Kraljevina dodijeli istovrijedna prava te na pošteno tržišno natjecanje, kao i na ograničeno trajanje tog režima do postizanja sporazuma EU-a i Ujedinjene Kraljevine o zračnom prijevozu.

- **Odabir instrumenta**

Budući da se aktom uređuju pitanja koja su usko povezana s Uredbom (EZ) br. 1008/2008 te budući da je akt, kao i ta Uredba, usmjeren na osiguravanje potpuno usklađenih uvjeta tržišnog natjecanja, trebalo bi ga donijeti u obliku uredbe. Taj oblik ujedno najbolje odgovara hitnosti situacije/konteksta jer je do isteka prijelaznog razdoblja (ako se ne sklopi sporazum kojim se uređuje budući odnos Unije i Ujedinjene Kraljevine) preostalo premalo vremena da se prenesu odredbe Direktive.

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

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Nije primjenjivo zbog iznimne, privremene i jednokratne prirode događaja zbog kojeg se donosi ovaj prijedlog, koji se ne odnosi na ciljeve postojećeg zakonodavstva.

- **Savjetovanja s dionicima**

Razni dionici u zračnom prometu i predstavnici država članica prije i nakon sklapanja Sporazuma o povlačenju naveli su poteškoće koje proizlaze iz pregovora o sporazumu između Unije i Ujedinjene Kraljevine te moguća rješenja.

Zbog isteka prijelaznog razdoblja iz Sporazuma o povlačenju 31. prosinca 2020. u okviru međusektorskih i posebnih sastanaka održanih u Bruxellesu i državama članicama s raznim dionicima u zračnom prijevozu i predstavnicima država članica raspravljeno je o potrebi za pripremom na neizbježne promjene koje nastupaju 1. siječnja 2021. i mogućim dodatnim mjerama koje bi se mogle donijeti ako ne bude sporazuma.

Zajednički element u predstavljenim stajalištima je potreba za regulatornom intervencijom radi osiguravanja određene razine povezanosti u zračnom prijevozu kad se pravo Unije prestane primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu. Kad je riječ o pravima prometovanja, dionici nisu u mogućnosti poduzeti vlastite izvanredne mjere za ublažavanje štetnih posljedica u slučaju da se ne postigne sporazum kojim se uređuje to pitanje. Predstavnici najmanje šest zračnih prijevoznika i skupina zračnih prijevoznika i zračnih luka izrazilo je stajalište da bi

trebalo zadržati visoku razinu povezanosti u zračnom prijevozu i da bi zračni prijevoznici iz Ujedinjene Kraljevine trebali zadržati visoku razinu pristupa tržištu. Međutim, s druge strane, drugi dionici (uglavnom predstavnici zračnih prijevoznika iz EU-a) istaknuli su da se postojeće stanje ne bi trebalo zadržati ako ne postoji potpuno regulatorno usklađivanje radi osiguravanja jednakih uvjeta tržišnog natjecanja. Većina primjedbi zaprimljenih prije povlačenja, uključujući primjedbe država članica u okviru radionica koje je Komisija organizirala 2018., nakon povlačenja je potvrđena i proširena, među ostalim u pogledu budućeg odnosa.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Relevantni dionici razmijenili su s Komisijom stajališta o nekoliko vrsta procjena posljedica povlačenja Ujedinjene Kraljevine za sektor zračnog prijevoza. U tim je procjenama iznesen zaključak da bi prekid zračnog prijevoza između EU-a i Ujedinjene Kraljevine prouzročio znatne poremećaje u EU-u. Povezanost zračnim prijevozom od presudne je važnosti za gospodarstvo u širem smislu. Uz olakšavanje mobilnosti, zračni prijevoz je snažan pokretač trgovine, rasta i otvaranja radnih mjesta. Izravni doprinos zračnog prijevoza BDP-u EU-a iznosi 168 milijardi EUR, a njegov ukupni učinak, uključujući turizam, doseže 672 milijardi EUR kad se uzme u obzir multiplikacijski učinak[5]. Ukupno su putnici koji putuju između EU-a i Ujedinjene Kraljevine predstavljali 24 % ukupnog prometa unutar EU-a u 2019., iako se taj postotak znatno razlikovao među državama članicama EU-a. Nadalje, u 2019. zračni prijevoznici licencirani u Ujedinjenoj Kraljevini nudili su 19,5 % raspoloživih sjedala u prijevozu unutar EU-a, a zračni prijevoznici licencirani u EU-u nudili su 50,4 % prometa između EU-a i Ujedinjene Kraljevine. Alternativne mogućnosti prijevoza dostupne su prije svega željezničkim i pomorskim vezama, ali samo za mali broj zemalja kao što su Belgija, Francuska i Irska. Za ostale zemlje Unije koje su smještene istočnije i južnije, putovanje cestom i željeznicom zbog svojeg je trajanja neodgovarajuća zamjena za zračni prijevoz. Stoga je potrebno umanjiti znatan štetni učinak ukupnog gubitka povezanosti zračnim prijevozom na gospodarstvo i građane EU-a.

Jasno je da se negativni učinak ozbiljnih poremećaja u povezanosti zračnim prijevozom između Ujedinjene Kraljevine i Unije mogao samo pogoršati tijekom trenutačne krize uzrokovane pandemijom, koja je negativno utjecala na zrakoplovnu industriju Unije i gospodarstvo u cjelini.

- **Procjena učinka**

Procjena učinka nije potrebna zbog izvanredne prirode situacije i ograničenih potreba u razdoblju u kojem se mijenja status Ujedinjene Kraljevine. Nije dostupna nijedna materijalno i pravno različita opcija politike osim one koja je predložena.

- **Temeljna prava**

Ovim se Prijedlogom ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Nije primjenjivo.

[5] Akcijska skupina za zračni promet (ATAG), „Aviation: Benefits Beyond Borders for 2020” (Zrakoplovstvo: korist koja prelazi granice za 2020.).

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Nije primjenjivo.

- **Dokumenti s objašnjenjima (za direktive)**

Nije primjenjivo.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Kako je prethodno navedeno, cilj je ovog prijedloga utvrditi privremene mjere za uređivanje zračnog prijevoza između Unije i Ujedinjene Kraljevine nakon isteka prijelaznog razdoblja u slučaju da se ne postigne dogovor kojim se to pitanje uređuje (članak 1.). Tim se mjerama namjerava održati osnovna povezanost tijekom prijelaznog razdoblja do sklapanja takvog sporazuma (članak 14.).

Kao prvo (članak 3.), predloženom uredbom predviđa se jednostrano dodjeljivanje prava prometovanja prve, druge, treće i četvrte slobode zračnim prijevoznicima iz Ujedinjene Kraljevine, kako bi mogli i dalje prelijetati preko područja Unije, vršiti tehnička zaustavljanja na njezinu području i pružati usluge na izravnim rutama između tih dvaju područja. Pritom se ne pravi razlika između prijevoza putnika i tereta ni između redovitog i izvanrednog zračnog prijevoza. Prijevoznici iz Ujedinjene Kraljevine također će moći pružati te usluge (članak 4.) putem sporazuma o rezervaciji kapaciteta ili o skupnoj oznaci te sklapati ugovore o zakupu pod strogim uvjetima (članak 5.), ali nisu predviđeni drugi uobičajeni mehanizmi za operativnu fleksibilnost (poput promjene zrakoplova uz zadržavanje istog broja leta ili koterminalizacije).

S obzirom da prava zajamčena prijevoznicima iz Ujedinjene Kraljevine podliježu načelu „uzajamnosti”, predloženom uredbom (članak 6.) uspostavlja se mehanizam kojim se osigurava da prava koja uživaju prijevoznici Unije u Ujedinjenom Kraljevstvu budu istovrijedna pravima zajamčenima prijevoznicima iz Ujedinjene Kraljevine na temelju predložene Uredbe. Komisija je u protivnom ovlaštena donijeti potrebne mjere kako bi ispravila situaciju provedbenim aktima, uključujući ograničavanje ili povlačenje odobrenja za rad zračnih prijevoznika iz Ujedinjene Kraljevine. Procjena razine istovrijednosti i donošenje korektivnih mjera od strane Komisije nisu isključivo povezani sa strogom i formalnom korespondencijom između dvaju pravnih poredaka; razlog tomu su izražene razlike među tržištima i izbjegavanje pristupa slijepog preslikavanja, koji bi se naposljetku mogao pokazati suprotnim interesu Unije.

Jednako kao što Unija nastoji postići u svim svojim sporazumima o zračnom prometu, predloženom uredbom, unatoč tome što se njome nastoji privremeno osigurati osnovna povezanost, uspostavlja se fleksibilan mehanizam kojim se osigurava da zračni prijevoznici Unije imaju poštene i jednake mogućnosti tržišnog natjecanja s prijevoznicima iz Ujedinjene Kraljevine nakon što Ujedinjena Kraljevina više ne bude podlijegala pravu Unije. Za održavanje jednakih uvjeta potrebno je da Ujedinjena Kraljevina i nakon isteka prijelaznog razdoblja i dalje primjenjuje dostatno visoke standarde u području zračnog prijevoza u pogledu: poštenog tržišnog natjecanja, uključujući regulaciju u području kartela, zlouporabe vladajućeg položaja i spajanja; zabrane neopravdanih državnih subvencija; zaštite radnika; zaštite okoliša; sigurnosti i zaštite. Štoviše, mora se osigurati da zračni prijevoznici Unije ne budu *de iure* ni *de facto* diskriminirani u Ujedinjenoj Kraljevini. Predloženom uredbom Komisiji se zadaje (članak 7.) zadaća praćenja uvjeta tržišnog natjecanja između zračnih

prijevoznika Unije i onih iz Ujedinjene Kraljevine te se Komisiju ovlašćuje da donosi potrebne mjere provedbenim aktima kako bi osigurala da su ti uvjeti u svakome trenutku ispunjeni.

Uspostavljeni su potrebni postupci kojima se državama članicama omogućuje da provjere je li Ujedinjena Kraljevina licencirala ili certificirala zračne prijevoznike, zrakoplove i posade koji ulaze na njihovo državno područje na temelju ove Uredbe u skladu s međunarodno priznatim sigurnosnim standardima te poštuju li se svi relevantni nacionalni propisi i propisi Unije i da se ne prekoračuju dopuštena prava (članci od 8. do 11.).

Izričito je propisano da države članice ne smiju pregovarati niti sklopiti bilo kakve bilateralne sporazume o zračnom prometu s Ujedinjenom Kraljevinom u pogledu pitanja koja spadaju u područje primjene ove Uredbe i da ne smiju na drugi način dodijeliti zračnim prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine prava koja nisu zajamčena ovom Uredbom, a odnose se na zračni prijevoz (članak 3.). Unatoč tome, nadležna tijela će prema potrebi svakako moći surađivati u cilju uspješne provedbe Uredbe (članak 12.), tako da se na najmanju moguću mjeru svedu smetnje u upravljanju zračnim prijevozom koji će se nakon isteka prijelaznog razdoblja i dalje obavljati u okviru Uredbe.

2020/0363 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o zajedničkim pravilima kojima se osigurava osnovna povezanost zračnim prijevozom nakon isteka prijelaznog razdoblja navedenog u Sporazumu o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju

(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 nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[1],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[2],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom[3],

budući da:

(1) Sporazum o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju[4] („Sporazum o povlačenju”) Unija je sklopila Odlukom Vijeća (EU) 2020/135[5], a stupio je na snagu 1. veljače 2020. Prijelazno razdoblje iz članka 126. Sporazuma o povlačenju, tijekom kojeg se pravo Unije i dalje primjenjuje na Ujedinjenu Kraljevinu i u njoj u skladu s člankom 127. tog sporazuma, istječe 31. prosinca 2020. Vijeće je 25. veljače 2020. donijelo Odluku (EU, Euratom) 2020/266 o odobravanju otvaranja pregovora s Ujedinjenom Kraljevinom Velike Britanije i Sjeverne Irske o novom sporazumu o partnerstvu[6]. Kako je implicirano u pregovaračkim smjernicama, odobrenje obuhvaća *inter alia* elemente potrebne za sveobuhvatno rješenje odnosa s Ujedinjenom Kraljevinom u području zračnog prijevoza nakon isteka prijelaznog razdoblja.

---

1 Mišljenje od …

2 Mišljenje od …

3 Stajalište Europskog parlamenta od ...

4 SL L 29, 31.1.2020., str. 7.

5 Odluka Vijeća (EU) 2020/135 od 30. siječnja 2020. o sklapanju Sporazuma o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju (SL L 29, 31.1.2020., str. 1.).

6 SL L 58, 27.2.2020., str. 53.

Međutim, nije sigurno hoće li sporazum između Unije i Ujedinjene Kraljevine kojim će biti uređen njihov budući odnos u ovom području stupiti na snagu do isteka prijelaznog razdoblja.

(2) Uredbom (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća[7] utvrđuju se uvjeti za izdavanje operativne licencije Unije zračnim prijevoznicima i sloboda pružanja usluga zračnog prijevoza unutar EU-a.

(3) Na kraju prijelaznog razdoblja i u nedostatku posebnih odredaba prestala bi sva prava i obveze koji proizlaze iz prava Unije u pogledu pristupa tržištu kako je utvrđen Uredbom (EZ) br. 1008/2008, u mjeri u kojoj se odnose na odnos između Ujedinjene Kraljevine i država članica Unije.

(4) Stoga je potrebno uspostaviti privremeni skup mjera na temelju kojih će se zračnim prijevoznicima kojima je izdana licencija u Ujedinjenoj Kraljevini omogućiti obavljanje zračnog prijevoza između državnog područja Ujedinjene Kraljevine i država članica Unije. Kako bi se osigurala odgovarajuća ravnoteža između Ujedinjene Kraljevine i država članica Unije, prava koja se time dodjeljuju trebala bi biti uvjetovana time da Ujedinjena Kraljevina dodijeli istovrijedna prava zračnim prijevoznicima kojima je izdana licencija u Uniji i podlijeganjem određenim uvjetima kojima se osigurava pošteno tržišno natjecanje.

(5) Kako bi se odrazio njezin privremeni karakter, primjena ove Uredbe trebala bi biti ograničena do 30. lipnja 2021. ili do stupanja na snagu ili, ako je tako određeno, privremene primjene budućeg sporazuma s Ujedinjenom Kraljevinom kojim se obuhvaća pružanje usluga zračnog prijevoza, a kojem je Unija stranka te koji Komisija dogovori u skladu s člankom 218. UFEU-a, ovisno o tome što nastupi ranije.

(6) Kako bi se održale obostrano korisne razine povezanosti, trebalo bi predvidjeti određene zajedničke komercijalne dogovore za zračne prijevoznike Ujedinjene Kraljevine i za zračne prijevoznike Unije, u skladu s načelom uzajamnosti.

(7) Ovom se Uredbom države članice ne bi trebalo sprečavati u izdavanju odobrenja za obavljanje redovitog zračnog prijevoza zračnim prijevoznicima Unije koji ostvaruju prava koja im je dodijelila Ujedinjena Kraljevina, slično situacijama do kojih dolazi u okviru međunarodnih sporazuma. Države članice u pogledu tih odobrenja ne bi trebale praviti razlike među zračnim prijevoznicima Unije.

(8) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u pogledu donošenja mjera kojima bi se jamčila dostatna razina uzajamnosti između prava koja Ujedinjena Kraljevina i Unija jednostrano dodjeljuju prijevoznicima druge strane i osiguralo da se zračni prijevoznici Unije mogu pod pravednim uvjetima natjecati sa zračnim prijevoznicima iz Ujedinjene Kraljevine u pogledu obavljanja zračnog prijevoza. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća[8]. S obzirom na njihov mogući učinak na povezanost u zračnom prijevozu država članica Unije, za donošenje tih mjera trebao bi se primjenjivati postupak ispitivanja. Komisija bi trebala donijeti provedbene akte koji se odmah primjenjuju kad u opravdanim slučajevima to zahtijevaju krajnje hitni razlozi. Takvi opravdani slučajevi mogli bi biti mogući u

[7] 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.).

[8] Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

situacijama u kojima Ujedinjena Kraljevina ne dodijeli istovrijedna prava zračnim prijevoznicima Unije i time uzrokuje očitu neravnotežu ili u kojima se gospodarska održivost zračnih prijevoznika Unije ugrožava manje povoljnim uvjetima tržišnog natjecanja od onih koje uživaju zračni prijevoznici Ujedinjene Kraljevine u okviru pružanja usluga zračnog prijevoza obuhvaćenih ovom Uredbom.

(9) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno utvrđivanje privremenih mjera kojima se uređuje zračni prijevoz između Unije i Ujedinjene Kraljevine u slučaju da se na kraju prijelaznog razdoblja ne postigne sporazum kojim se uređuje njihov budući odnos u području zračnog prijevoza, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njegova opsega i učinaka on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

(10) Uzimajući u obzir hitnost zbog prethodno spomenutog isteka prijelaznog razdoblja, primjereno je predvidjeti iznimku 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.

(11) Teritorijalno područje na koje se primjenjuje ova Uredba i upućivanja na Ujedinjenu Kraljevinu u ovoj Uredbi ne uključuju Gibraltar.

(12) Ovom se Uredbom ne dovodi u pitanje pravno stajalište Kraljevine Španjolske u pogledu suvereniteta nad područjem na kojem se nalazi zračna luka Gibraltara.

(13) Odredbe ove Uredbe trebale bi hitno stupiti na snagu i u načelu bi se trebale primjenjivati od dana nakon isteka prijelaznog razdoblja uspostavljenog Sporazumom o povlačenju, osim ako do tog datuma stupi na snagu sporazum kojim se uređuje budući odnos Unije i Ujedinjene Kraljevine u području zračnog prijevoza. Međutim, kako bi se omogućilo da se potrebni administrativni postupci provedu što prije, određene odredbe trebale bi se primjenjivati od stupanja na snagu ove Uredbe,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.
Područje primjene

Ovom se Uredbom utvrđuje privremeni skup mjera kojima se uređuje zračni prijevoz između Unije i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske („Ujedinjena Kraljevina“) nakon isteka prijelaznog razdoblja iz članka 126. Sporazuma o povlačenju.

Članak 2.
Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „zračni prijevoz” znači prijevoz putnika, prtljage, tereta i pošte, odvojeno ili u kombinaciji, koji se obavlja zrakoplovom i koji je na raspolaganju javnosti za naknadu ili najam, uključujući usluge redovitog i neredovitog zračnog prijevoza;

2. „međunarodni zračni prijevoz” znači zračni prijevoz koji prolazi zračnim prostorom preko državnog područja više od jedne države;

3. „zračni prijevoznik Unije” znači zračni prijevoznik s važećom operativnom licencijom koju je izdalo nadležno tijelo za izdavanje licencija u skladu s poglavljem II. Uredbe (EZ) br. 1008/2008;

4. „zračni prijevoznik Ujedinjene Kraljevine” znači zračni prijevoznik:

(a) čije je glavno poslovno sjedište u Ujedinjenoj Kraljevini; i

(b) koji ispunjava jedan od dvaju sljedećih uvjeta:

i. da je više od 50 % poduzeća u vlasništvu Ujedinjene Kraljevine i/ili državljana Ujedinjene Kraljevine i da ga učinkovito nadziru, izravno ili neizravno putem jednog ili više posredničkih poduzeća; ili

ii. da je više od 50 % poduzeća u vlasništvu država članica Unije i/ili državljana država članica Unije i/ili drugih država članica Europskoga gospodarskog prostora i/ili državljana tih država, u bilo kojoj kombinaciji, samostalno ili zajedno s Ujedinjenom Kraljevinom i/ili državljanima Ujedinjene Kraljevine te da ga učinkovito nadziru, izravno ili neizravno putem jednog ili više posredničkih poduzeća;

(c) koji je, u slučaju iz točke (b) podtočke ii., na dan koji prethodi prvom danu primjene ove Uredbe utvrđenom u članku 14. stavku 2. prvom podstavku imao valjanu operativnu licenciju u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008;

5. „učinkoviti nadzor” znači odnos koji je uspostavljen pravima, ugovorima ili drugim sredstvima koje, pojedinačno ili skupno, uzimajući u obzir uključene činjenice ili zakone, daju mogućnost izravnog ili neizravnog odlučujućeg utjecaja na poduzeće, a naročito:

(a) pravom na uporabu cjelokupne imovine ili dijela imovine poduzeća;

(b) pravima ili ugovorima kojima se stječe odlučujući utjecaj na sastav, glasovanje ili odluke tijela nekog poduzeća ili se na drugi način stječe odlučujući utjecaj na vođenje poslovanja poduzeća;

6. „pravo tržišnog natjecanja” znači pravo kojim se uređuju sljedeći postupci, ako oni mogu imati utjecaj na usluge zračnog prijevoza:

(a) postupci koji uključuju:

i. sporazume između zračnih prijevoznika, odluke udruženja zračnih prijevoznika i usklađene prakse koje kao svoj cilj ili učinak imaju sprečavanje, ograničavanje ili narušavanje tržišnog natjecanja;

ii. zlouporabu vladajućeg položaja jednog zračnog prijevoznika ili više njih;

iii. mjere koje je Ujedinjena Kraljevina poduzela ili zadržala na snazi u slučaju javnih poduzeća i poduzeća kojima Ujedinjena Kraljevina dodjeljuje posebna ili isključiva prava i koje su protivne podtočkama i. ili ii.;

(b) koncentracije među zračnim prijevoznicima kojima se znatno ometa učinkovito tržišno natjecanje, a posebno zbog stvaranja ili jačanja vladajućeg položaja;

7. „subvencija” znači svaki financijski doprinos koji zračnom prijevozniku ili zračnoj luci dodjeljuje vlada ili bilo koje drugo javno tijelo na bilo kojoj razini, te mu time dodjeljuje povlasticu, uključujući:

(a) izravan prijenos sredstava kao što su bespovratna sredstva, zajmovi ili povećanje vlastitog kapitala, potencijalni izravni prijenos sredstava na poduzeće, preuzimanje obveza poduzeća, kao što su jamstva za zajmove, dokapitalizacija, vlasništvo, zaštita od stečaja ili osiguranje;

(b) odricanje od dospjelih prihoda ili nenaplatu tih prihoda;

(c) isporuke robe ili pružanje usluga, osim opće infrastrukture, ili kupnje robe ili usluga;

(d) izvršavanje plaćanja u mehanizme financiranja ili povjeravanje privatnom tijelu obavljanja najmanje jedne od funkcija iz točaka (a), (b) i (c), koje bi inače bile u nadležnosti vlade ili drugog javnog tijela, ili usmjeravanje privatnog tijela na obavljanje tih funkcija, pri čemu se praksa ne razlikuje u pravom smislu od prakse koju vlade obično primjenjuju.

Smatra se da korist nije dodijeljena financijskim doprinosom koji je izvršila vlada ili drugo javno tijelo ako bi privatni subjekt na tržištu koji se vodi isključivo izgledima postizanja profitabilnosti izvršio isti financijski doprinos u jednakoj situaciji kao i to javno tijelo;

8. „neovisno tijelo za tržišno natjecanje” znači tijelo koje je nadležno za primjenu i provedbu prava tržišnog natjecanja i kontrolu subvencija koje ispunjava sljedeće uvjete:

(a) tijelo je operativno neovisno i ima na raspolaganju sva primjerena sredstva potrebna za izvršavanje svojih zadaća;

(b) u obavljanju svojih dužnosti i izvršavanju svojih ovlasti tijelo ima potrebna jamstva neovisnosti o političkim ili drugim vanjskim utjecajima i djeluje nepristrano; i

(c) odluke tijela podliježu sudskoj reviziji;

9. „diskriminacija” znači razlikovanje bilo koje vrste bez objektivnog opravdanja u pogledu nabave robe ili usluga, uključujući javne usluge, za obavljanje zračnog prijevoza, ili u pogledu načina postupanja javnih tijela nadležnih za takve usluge;

10. „redoviti zračni prijevoz” znači niz letova sa sljedećim svojstvima:

(a) javnost može pojedinačno na svakom letu kupiti putnička mjesta i/ili ima mogućnost prijevoza tereta i/ili pošte (izravno od zračnog prijevoznika ili putem njegovih ovlaštenih zastupnika);

(b) odvija se tako da se njime pružaju usluge prijevoza između iste dvije zračne luke ili više njih:

i. prema objavljenom redu letenja, ili

ii. letovima koji su toliko redoviti ili učestali da čine prepoznatljiv sustavni niz letova;

11. „neredoviti zračni prijevoz” znači komercijalna usluga zračnog prijevoza koja nije redoviti zračni prijevoz;

12. „područje Unije” znači kopneno područje, unutarnje vode i teritorijalno more država članica na koje se primjenjuju Ugovor o Europskoj uniji i Ugovor o funkcioniranju Europske unije i pod uvjetima utvrđenima u tim Ugovorima te zračni prostor iznad njih;

13. „državno područje Ujedinjene Kraljevine” znači kopneno područje, unutarnje vode i teritorijalno more Ujedinjene Kraljevine i zračni prostor iznad njih;

14. „Čikaška konvencija” znači Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisana u Chicagu 7. prosinca 1944.

Članak 3.
Prava prometovanja

1. Zračni prijevoznici Ujedinjene Kraljevine smiju, pod uvjetima utvrđenima u ovoj Uredbi:

(a) letjeti preko područja Unije bez slijetanja;

(b) zaustavljati se na području Unije u neprometne svrhe, u smislu Čikaške konvencije;

(c) obavljati redoviti i neredoviti međunarodni zračni prijevoz putnika, kombinirani prijevoz putnika i tereta te prijevoz isključivo tereta između bilo kojih dviju točaka od kojih se jedna nalazi na državnom području Ujedinjene Kraljevine, a druga na području Unije.

3. Države članice ne smiju dogovarati niti sklapati nikakve bilateralne sporazume ili aranžmane s Ujedinjenom Kraljevinom o pitanjima obuhvaćenima u području primjene ove Uredbe u razdoblju tijekom kojeg se primjenjuje ova Uredba. Tijekom tog razdoblja, one ni na koji drugi način ne smiju dodijeliti zračnim prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine nikakva druga prava u pogledu zračnog prijevoza osim onih koja su im dodijeljena ovom Uredbom.

4. Neovisno o stavku 3., države članice mogu u skladu s nacionalnim pravom odobriti pružanje usluga hitnog zračnog medicinskog prijevoza na svojem državnom području zrakoplovima registriranima u Ujedinjenoj Kraljevini.

Članak 4.
Komercijalni dogovori

1. Usluge zračnog prijevoza u skladu s člankom 3. mogu se pružati na temelju sporazuma o letovima pod skupnom oznakom i o rezervaciji kapaciteta, kako slijedi:

(a) zračni prijevoznik Ujedinjene Kraljevine može biti prijevoznik koji komercijalizira uslugu na letovima zračnog prijevoznika koji obavlja let i koji je zračni prijevoznik Unije ili zračni prijevoznik Ujedinjene Kraljevine, ili pak letovima bilo kojeg zračnog prijevoznika treće zemlje koji obavlja let i koji, u skladu s pravom Unije ili, ako je primjenjivo, u skladu s pravom predmetne države članice ili predmetnih država članica, uživa potrebna prava prometovanja te pravo da njegovi prijevoznici ostvaruju ta prava na temelju predmetnog dogovora;

(b) zračni prijevoznik Ujedinjene Kraljevine može biti prijevoznik koji obavlja let na letovima na kojima je prijevoznik koji komercijalizira uslugu bilo koji zračni prijevoznik Unije ili zračni prijevoznik Ujedinjene Kraljevine, ili pak letovima bilo kojeg zračnog prijevoznika treće zemlje koji, u skladu s pravom Unije ili, ako je primjenjivo, u skladu s

pravom predmetne države članice ili predmetnih država članica, uživa potrebna prava na rute te pravo da njegovi prijevoznici ostvaruju ta prava na temelju predmetnog dogovora.

2. Prava dodijeljena zračnim prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u skladu sa stavkom 1. ni u kojem se slučaju ne smiju tumačiti na način da se njima zračnim prijevoznicima trećih zemalja prenose bilo kakva prava osim onih koje uživaju u okviru prava Unije ili prava predmetne države članice ili predmetnih država članica.

3. Primjenom sporazuma o rezervaciji kapaciteta ili o skupnoj oznaci, neovisno o tome je li riječ o zračnom prijevozniku koji obavlja let ili zračnom prijevozniku koji komercijalizira uslugu, ne smije dovesti do toga da prijevoznik Ujedinjene Kraljevine ostvaruje prava koja nisu predviđena u članku 3. stavku 1.

Time se ne sprečava prijevoznike iz Ujedinjene Kraljevine da pružaju usluge zračnog prijevoza između bilo kojih dviju točaka od kojih se jedna nalazi na državnom području države članice Unije, a druga se nalazi na državnom području treće zemlje, pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

(a) zračni prijevoznik Ujedinjene Kraljevine djeluje kao prijevoznik koji komercijalizira uslugu na letovima u okviru sporazuma o rezervaciji kapaciteta ili o skupnoj oznaci sa zračnim prijevoznikom koji obavlja let i koji, u skladu s pravom Unije ili pravom predmetne države članice ili predmetnih država članica, uživa potrebna prava prometovanja te pravo ostvarivanja tih prava na temelju predmetnog dogovora;

(b) predmetna usluga prijevoza dio je prijevoza koji prijevoznik Ujedinjene Kraljevine obavlja između točke na državnom području Ujedinjene Kraljevine i relevantne točke na državnom području predmetne treće stranke.

4. Predmetne države članice zahtijevaju da dogovore iz ovog članka odobre njihova nadležna tijela radi provjere usklađenosti s uvjetima utvrđenima u ovom članku i s primjenjivim zahtjevima u pravu Unije i nacionalnom pravu, a posebno u pogledu sigurnosti i zaštite.

Članak 5.
Zakup zrakoplova

1. Kad zračni prijevoznik Ujedinjene Kraljevine ostvaruje prava utvrđena u članku 3. stavku 1., on smije obavljati zračni prijevoz vlastitim zrakoplovom te:

(a) zrakoplovom zakupljenim bez posade od bilo kojeg zakupodavca;

(b) zrakoplovom zakupljenim zajedno s posadom od bilo kojeg drugog zračnog prijevoznika Ujedinjene Kraljevine;

(c) zrakoplovom zakupljenim s posadom od zračnih prijevoznika bilo koje zemlje koja nije Ujedinjena Kraljevina, pod uvjetom da je zakup opravdan na temelju izvanrednih potreba, potreba u pogledu sezonskih kapaciteta ili operativnih poteškoća zakupnika i da zakup ne traje dulje nego što je nužno za ispunjenje tih potreba ili prevladavanje tih poteškoća.

2. Predmetne države članice zahtijevaju da dogovore iz stavka 1. moraju odobriti njihova nadležna tijela radi provjere usklađenosti s uvjetima utvrđenima u tom stavku i s primjenjivim zahtjevima u pravu Unije i nacionalnom pravu, posebno u pogledu sigurnosti i zaštite.

Članak 6.
Istovrijednost prava

1. Komisija prati prava koja je Ujedinjena Kraljevina dodijelila zračnim prijevoznicima Unije i uvjete za njihovo ostvarivanje.

2. Ako Komisija utvrdi da prava koja je Ujedinjena Kraljevina dodijelila zračnim prijevoznicima Unije nisu *de iure* ili *de facto* istovjetna onima koja su dodijeljena zračnim prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine na temelju ove Uredbe, ili da ta prava nisu jednako dostupna svim prijevoznicima Unije, ona bez odgode i radi ponovne uspostave istovrijednosti donosi provedbene akte radi:

(a) uspostavljanja granica dopuštenog kapaciteta za obavljanje redovitog zračnog prijevoza za zračne prijevoznike Ujedinjene Kraljevine i propisivanja obveze za države članice da shodno tome prilagode postojeća i nova odobrenja za rad za zračne prijevoznike Ujedinjene Kraljevine;

(b) propisivanja obveze za države članice da odbiju, privremeno oduzmu ili ukinu navedena odobrenja za rad; ili

(c) uvođenja financijskih pristojbi ili operativnih ograničenja.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 13. stavka 2. Donose se u skladu s hitnim postupkom iz članka 13. stavka 3. ako je to nužno zbog iznimno hitnih razloga u propisno opravdanim slučajevima ozbiljnog nedostatka istovrijednosti za potrebe stavka 2.

Članak 7.
Pošteno tržišno natjecanje

1. Komisija prati uvjete pod kojima se zračni prijevoznici Unije i zračne luke u Uniji natječu sa zračnim prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine i zračnim lukama u Ujedinjenoj Kraljevini u pogledu obavljanja zračnog prijevoza obuhvaćenog ovom Uredbom.

2. Ako utvrdi da su, kao posljedica bilo koje od situacija iz stavka 3., ti uvjeti znatno nepovoljniji od onih koji vrijede za zračne prijevoznike Ujedinjene Kraljevine, Komisija bez odgode i kako bi ispravila tu situaciju donosi provedbene akte radi:

(a) uspostavljanja granica dopuštenog kapaciteta za obavljanje redovitog zračnog prijevoza za zračne prijevoznike Ujedinjene Kraljevine i propisivanja obveze za države članice da shodno tome prilagode postojeća i nova odobrenja za rad za zračne prijevoznike Ujedinjene Kraljevine;

(b) propisivanja obveze za države članice da odbiju, privremeno oduzmu ili ukinu navedena odobrenja za rad za određene ili sve zračne prijevoznike Ujedinjene Kraljevine; ili

(c) uvođenja financijskih pristojbi ili operativnih ograničenja.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 13. stavka 2. Donose se u skladu s hitnim postupkom iz članka 13. stavka 3. ako je to nužno zbog iznimno hitnih razloga u propisno opravdanim slučajevima postojanja prijetnje ekonomskoj održivosti jedne ili više operacija zračnih prijevoznika Unije.

3. Provedbeni akti iz stavka 2. donose se, pod uvjetima utvrđenima u tom stavku, kako bi se ispravile sljedeće situacije:

(a) dodjeljivanje subvencija od strane Ujedinjene Kraljevine;

(b) propust Ujedinjene Kraljevine da uspostavi ili djelotvorno primjenjuje pravo tržišnog natjecanja;

(c) propust Ujedinjene Kraljevine da osnuje ili ima neovisno tijelo nadležno za tržišno natjecanje;

(d) primjena od strane Ujedinjene Kraljevine standarda u području zaštite radnika, sigurnosti, zaštite, zaštite okoliša ili prava putnika koji su manje strogi od onih utvrđenih u pravu Unije ili, u nedostatku relevantnih odredaba prava Unije, koji su manje strogi od onih koje primjenjuju sve države članice ili, u svakom slučaju, koji su manje strogi od relevantnih međunarodnih standarda;

(e) svi oblici diskriminacije zračnih prijevoznika Unije.

4. Za potrebe stavka 1., Komisija može zatražiti informacije od nadležnih tijela Ujedinjene Kraljevine, zračnih prijevoznika Ujedinjene Kraljevine ili zračnih luka Ujedinjene Kraljevine. Ako nadležna tijela Ujedinjene Kraljevine, zračni prijevoznik Ujedinjene Kraljevine ili zračna luka Ujedinjene Kraljevine ne dostave tražene informacije u razumnom roku koji je odredila Komisija, ili dostave nepotpune informacije, Komisija može postupiti u skladu sa stavkom 2.

5. Uredba (EU) 2019/712 Europskog parlamenta i Vijeća[9] ne primjenjuje se na pitanja obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe.

Članak 8.
Odobrenje za rad

1. Ne dovodeći u pitanje pravo Unije i nacionalno pravo u području sigurnosti zračnog prometa, zračni prijevoznici Ujedinjene Kraljevine, kako bi ostvarili prava koja im se dodjeljuju u članku 3., moraju pribaviti odobrenje za rad od svake države članice u kojoj žele obavljati zračni prijevoz.

2. Nakon primitka zahtjeva za izdavanje odobrenja za rad od zračnog prijevoznika Ujedinjene Kraljevine, predmetna država članica bez nepotrebnog odgađanja izdaje odgovarajuće odobrenje za rad pod uvjetom:

(a) da zračni prijevoznik iz Ujedinjene Kraljevine koji podnosi zahtjev ima valjanu operativnu licenciju izdanu u skladu sa zakonodavstvom Ujedinjene Kraljevine; i

(b) da Ujedinjena Kraljevina provodi i redovno održava djelotvornu regulatornu kontrolu zračnog prijevoznika Ujedinjene Kraljevine, da je jasno naznačeno nadležno tijelo i da zračni prijevoznik Ujedinjene Kraljevine posjeduje svjedodžbu o sposobnosti koju je izdalo navedeno tijelo.

3. Ne dovodeći u pitanje potrebu da se omogući dovoljno vremena za provedbu potrebnih procjena, zračni prijevoznici Ujedinjene Kraljevine imaju pravo podnijeti zahtjeve za izdavanje odobrenja za rad od dana stupanja na snagu ove Uredbe. Države članice ovlaštene su odobriti te zahtjeve od tog dana, pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti za takvo odobrenje. Međutim, sva tako dodijeljena odobrenja počinju proizvoditi učinke najranije prvog dana primjene ove Uredbe, kako je utvrđeno u članku 14. stavku 2. prvom podstavku.

[9] Uredba (EU) 2019/712 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o zaštiti tržišnog natjecanja u zračnom prijevozu i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 868/2004 (SL L 123, 10.5.2019., str. 4.).

Članak 9.
Operativni planovi, programi i redovi letenja

1. Zračni prijevoznici Ujedinjene Kraljevine podnose operativne planove, programe i redove letenja za usluge zračnog prijevoza na odobrenje nadležnim tijelima svake države članice na koju se odnose. Ti se dokumenti podnose najmanje 30 dana prije početka obavljanja operacija.

2. U skladu s člankom 8., operativni planovi, programi i redovi letenja za sezonu IATA-e koja je u tijeku prvog dana primjene ove Uredbe iz članka 14. stavka 2. prvog podstavka i takvi dokumenti za prvu sljedeću sezonu mogu se podnijeti i odobriti prije tog datuma.

3. Ovom se Uredbom države članice ne sprečavaju u izdavanju odobrenja za obavljanje redovitog zračnog prijevoza zračnim prijevoznicima Unije koji ostvaruju prava koja im je dodijelila Ujedinjena Kraljevina. Države članice u pogledu tih odobrenja ne prave razlike među zračnim prijevoznicima Unije.

Članak 10.
Odbijanje, opoziv, suspenzija i ograničenje odobrenja

1. Države članice odbijaju ili, ovisno o slučaju, opozivaju ili suspendiraju odobrenje za rad zračnog prijevoznika Ujedinjene Kraljevine:

(a) ako zračni prijevoznik ne ispunjava uvjete za dodjelu statusa zračnog prijevoznika Ujedinjene Kraljevine u skladu s ovom Uredbom; ili

(b) ako nisu ispunjeni uvjeti utvrđeni u članku 8. stavku 2.

2. Države članice odbijaju, opozivaju, suspendiraju, ograničavaju ili propisuju uvjete za odobrenje za rad zračnog prijevoznika Ujedinjene Kraljevine ili ograničavaju ili uvode uvjete za obavljanje njegovih operacija:

(a) ako nisu ispunjeni primjenjivi zahtjevi povezani sa sigurnošću i zaštitom;

(b) ako nisu ispunjeni primjenjivi zahtjevi koji se odnose na ulazak zrakoplova koji obavlja zračni prijevoz na državno područje predmetne države članice, njegovo zadržavanje na njemu ili izlazak s njega;

(c) ako nisu ispunjeni primjenjivi zahtjevi koji se odnose na ulazak putnika, posade, prtljage i/ili pošte u zrakoplovu na državno područje predmetne države članice, njihovo zadržavanje na njemu ili izlazak s njega (uključujući propise koji se odnose na ulazak, odobravanje, useljenje, putovnice, carinsku kontrolu i karantenu ili, u slučaju pošte, poštanske propise).

3. Države članice odbijaju, opozivaju, suspendiraju, ograničavaju ili propisuju uvjete za odobrenja za rad zračnih prijevoznika Ujedinjene Kraljevine ili ograničavaju ili uvode uvjete za obavljanje njihovih operacija ako to od njih zatraži Komisija u skladu s člankom 6. ili člankom 7.

4. Države članice bez nepotrebnog odgađanja obavješćuju Komisiju i druge države članice o svim odlukama o odbijanju ili opozivu odobrenja za rad zračnog prijevoznika Ujedinjene Kraljevine u skladu sa stavcima 1. i 2.

Članak 11.
Svjedodžbe i licencije

Svjedodžbe o plovidbenosti, svjedodžbe o sposobnosti i licencije koje je izdala ili potvrdila Ujedinjena Kraljevina, a koje su još uvijek na snazi, države članice priznaju kao valjane u svrhu obavljanja zračnog prijevoza zračnih prijevoznika Ujedinjene Kraljevine na temelju ove Uredbe, pod uvjetom da su takve svjedodžbe ili licencije izdane ili potvrđene barem na temelju odgovarajućih međunarodnih standarda uspostavljenih u okviru Čikaške konvencije te u skladu s njima.

Članak 12.
Savjetovanje i suradnja

1. Kako bi se osigurala provedba ove Uredbe, nadležna tijela država članica prema potrebi se savjetuju i surađuju s nadležnim tijelima Ujedinjene Kraljevine.

2. Države članice na zahtjev i bez nepotrebnog odgađanja Komisiji dostavljaju sve informacije dobivene na temelju stavka 1. ovog članka ili sve ostale informacije koje su relevantne za provedbu članaka 6. i 7. ove Uredbe.

Članak 13.
Odbor

1. Komisiji pomaže Odbor uspostavljen Uredbom (EZ) br. 1008/2008. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) 182/2011.

3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 8. Uredbe (EU) 182/2011 u vezi s njezinim člankom 5.

Članak 14.
Stupanje na snagu i primjena

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

2. Primjenjuje se od sljedećeg dana od dana prestanka primjene prava Unije na Ujedinjenu Kraljevinu u skladu s člancima 126. i 127. Sporazuma o povlačenju.

Međutim, članak 8. stavak 3. i članak 9. stavak 2. primjenjuju se od dana stupanja na snagu ove Uredbe.

3. Ova se Uredba ne primjenjuje ako do datuma iz stavka 2. prvog podstavka na snagu stupi sveobuhvatni sporazum s Ujedinjenom Kraljevinom kojim se uređuje obavljanje zračnog prijevoza, a kojem je Unija stranka.

4. Ova se Uredba prestaje primjenjivati na raniji od sljedećih dvaju datuma:

(a) 30. lipnja 2021.;

(b) datum stupanja na snagu sporazuma iz stavka 3. ili, ovisno o slučaju, datum od kojeg se sporazum privremeno primjenjuje.

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

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik	*Predsjednik*