



Rada  
Evropské unie

Brusel 10. prosince 2020  
(OR. en)

13900/20

---

---

**Interinstitucionální spis:  
2020/0363(COD)**

---

---

**UK 102  
PREP-BXT 56  
AVIATION 238  
CODEC 1317**

## **NÁVRH**

---

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	10. prosince 2020
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2020) 827 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v letecké dopravě po skončení přechodného období uvedeného v Dohodě o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii

---

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2020) 827 final.

---

Příloha: COM(2020) 827 final



V Bruselu dne 10.12.2020  
COM(2020) 827 final

2020/0363 (COD)

Návrh

## **NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**

**o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v letecké dopravě po skončení  
přechodného období uvedeného v Dohodě o vystoupení Spojeného království Velké  
Británie a Severního Irsku z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou  
energii**

(Text s významem pro EHP)

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

#### • Odůvodnění a cíle návrhu

Spojené království ke dni 1. února 2020 na základě článku 50 Smlouvy o Evropské unii vystoupilo z Unie. Dohoda o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii<sup>1</sup> (dále jen „dohoda o vystoupení“) byla uzavřena Unií rozhodnutím Rady (EU) 2020/135<sup>2</sup> a vstoupila v platnost dne 1. února 2020. Přejídné období uvedené v článku 126 dohody o vystoupení, během něhož se na Spojené království a v rámci Spojeného království nadále uplatňuje právo Unie v souladu s článkem 127 uvedené dohody, končí dne 31. prosince 2020.

Dne 25. února 2020 přijala Rada rozhodnutí (EU, Euratom) 2020/266 o zmocnění k zahájení jednání se Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irsku o nové dohodě o partnerství<sup>3</sup>. Jak vyplývá ze směrnic pro jednání, zmocnění se vztahuje mimo jiné na prvky nezbytné pro komplexní řešení vztahů se Spojeným královstvím v oblasti letectví po konci přejídného období.

Není však jisté, zda do konce tohoto období vstoupí v platnost dohoda mezi Unií a Spojeným královstvím upravující jejich budoucí vztahy v této oblasti.

Mezinárodní leteckou dopravu nelze provozovat bez výslovného souhlasu dotčených států; je to důsledkem jejich úplné a výlučné svrchovanosti nad vzdušným prostorem nad jejich územím. Státy mezi sebou obvykle zajišťují leteckou dopravu prostřednictvím dvoustranných dohod o leteckých službách, které stanoví vzájemně udělená zvláštní práva a podmínky jejich uplatňování. Provozní práva a služby přímo související s výkonem těchto práv jsou výslovně vyloučeny z působnosti Všeobecné dohody o obchodu službami<sup>4</sup>.

V rámci Unie je svoboda leteckých dopravců členských států (leteckých dopravců Unie) poskytovat letecké služby uvnitř EU založena výlučně na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, které rovněž stanoví pravidla pro udělování licencí těmto dopravcům.

Na konci přejídného období se letecké služby mezi Spojeným královstvím a členskými státy přestanou uvedeným nařízením řídit.

Z toho vyplývá, že v případě neexistence dohody mezi Unií a Spojeným královstvím upravující tuto záležitost by neexistoval právní základ pro poskytování leteckých služeb mezi Spojeným královstvím a členskými státy příslušnými dopravci po skončení přejídného období podle dohody o vystoupení.

Přímé služby letecké dopravy mezi Spojeným královstvím a členskými státy provozují téměř výhradně dopravci Spojeného království a Unie. Pokud by tito dopravci ztratili své právo

<sup>1</sup> Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 7.

<sup>2</sup> Rozhodnutí Rady (EU) 2020/135 ze dne 30. ledna 2020 o uzavření Dohody o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii (Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 1).

<sup>3</sup> Úř. věst. L 58, 27.2.2020, s. 53.

<sup>4</sup> Příloha 1B Dohody o zřízení Světové obchodní organizace, podepsané v Marrákeši dne 15. dubna 1994.

provozovat letecké služby mezi Spojeným královstvím a členskými státy, mělo by to za následek vážné komplikace. Většina, ne-li všechny letecké trasy mezi Unii a Spojeným královstvím by přestaly být obsluhovány. Naproti tomu trasy uvnitř Unie, které by dopravci Spojeného království přestali po konci přechodného období obsluhovat, by zůstaly plně přístupné dopravcům Unie.

V případě scénáře bez dohody se předpokládá, že tato situace by měla pro jednotlivé ekonomiky závažné důsledky. Například by se výrazně prodloužila délka cestování letadlem a zvýšily náklady kvůli hledání alternativních tras, pod větším tlakem by se ocitla infrastruktura letecké dopravy na těchto alternativních trasách, ale zároveň by klesla poptávka po letecké dopravě. V důsledku toho by bylo zasaženo nejen odvětví letecké dopravy, ale i odvětví další, která na letecké dopravě z velké části závisí. Výsledné překážky obchodu by bránily podnikání na vzdálených trzích, jakož i usazování a přemísťování podniků. Narušení propojení v letecké dopravě by představovalo ztrátu strategické výhody pro Unii i pro členské státy.

Cílem předkládaného návrhu je tedy stanovit prozatímní opatření upravující leteckou dopravu mezi Unii a Spojeným královstvím po konci přechodného období pro případ, že nebude možné dosáhnout žádné dohody upravující tuto záležitost.

Tento akt je součástí balíčku opatření, která Komise přijímá.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Toto navrhované nařízení je zamýšleno jako *lex specialis*, který by řešil některé důsledky skutečnosti, že nařízení (ES) č. 1008/2008 se od konce přechodného období a v případě neexistence dohody upravující budoucí vztah mezi Unii a Spojeným královstvím přestane vztahovat na leteckou dopravu mezi Spojeným královstvím a členskými státy. Navrhované podmínky jsou v tomto ohledu omezeny na to, co je v tomto smyslu nezbytné, aby nedocházelo k nepřiměřeným komplikacím. Návrh je tedy plně v souladu se stávajícími právními předpisy, zejména s nařízením (ES) č. 1008/2008.

V tomto ohledu je navrhované nařízení zamýšleno jako dočasné opatření za účelem zachování propojení a ochrany zájmů Unie po omezenou dobu a do okamžiku, kdy bude možné sjednat dohodu mezi Unii a Spojeným královstvím upravující tuto záležitost a tato vstoupí v platnost.

Navrhovaným nařízením by nebyla dotčena podoba budoucí dohody o letecké dopravě se Spojeným královstvím.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tento návrh doplňuje nařízení Unie (ES) č. 1008/2008. Ačkoli byl v některých oblastech (např. provozní oprávnění) dodržen přístup uplatňovaný v dohodách Unie o letecké dopravě s třetími zeměmi, zvláštní účel a kontext tohoto nařízení i jeho jednostranná povaha nezbytně vyžadují restriktivnější přístup při udělování práv, jakož i zavedení zvláštních ustanovení určených k zachování rovnosti práv a rovných podmínek.

## 2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem je čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Navrhovaný akt by doplnil nařízení Unie (ES) č. 1008/2008, aby bylo zajištěno základní propojení navzdory tomu, že se uvedené nařízení přestane na dotčené dopravní operace vztahovat. Toto propojení by bylo zajištěno rovným způsobem pro dopravu do a ze všech míst v Unii, čímž by se zabránilo narušení vnitřního trhu. Je proto nezbytné opatření na úrovni Unie a výsledku by nebylo možné dosáhnout prostřednictvím opatření na úrovni členských států.

- **Proporcionalita**

Navrhované nařízení je považováno za přiměřené, neboť dokáže zabránit nepřiměřeným komplikacím způsobem, který rovněž zajistí rovné podmínky hospodářské soutěže pro dopravce Unie. Nařízení nepřekračuje rámec toho, co je pro dosažení uvedeného cíle nezbytné. Platí to zejména pro přiznání příslušných práv, které je mimo jiné podmíněno nutností, aby Spojené království udělilo stejná práva a probíhala spravedlivá hospodářská soutěž, a dále pro časové omezení uvedeného režimu do doby, než bude uzavřena dohoda mezi EU a Spojeným královstvím v oblasti letectví.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k tomu, že tento akt upravuje záležitosti úzce vázané na nařízení (ES) č. 1008/2008 a jeho účelem je podobně jako u uvedeného nařízení zajistit plně harmonizované podmínky hospodářské soutěže, měl by mít formu nařízení. Tato forma rovněž nejlépe reaguje na naléhavost situace/kontextu, neboť doba, která je k dispozici před koncem přechodného období (aniž by byla uzavřena dohoda upravující budoucí vztahy mezi Unii a Spojeným královstvím), je příliš krátká na to, aby umožňovala provedení ustanovení obsažených ve směrnici ve vnitrostátním právu.

### 3. **VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

- **Hodnocení *ex-post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Nepoužije se vzhledem k výjimečné, dočasné a jednorázové povaze události, která vyvolala tento návrh a jež se nevztahuje k cílům stávajících právních předpisů.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Před uzavřením dohody o vystoupení a po něm upozornily různé zúčastněné strany v oblasti letectví a zástupci členských států na problémy vyplývající z jednání o dohodě mezi Unii a Spojeným královstvím a na možná řešení.

Skutečnost, že přechodné období stanovené v dohodě o vystoupení skončí dne 31. prosince 2020, potřeba připravit se na nevyhnutelné změny dne 1. ledna 2021 a případná dodatečná opatření, která je třeba naplánovat pro případ, že nedojde k dohodě, byla projednána se zástupci členských států a různými zúčastněnými stranami v oblasti letectví v rámci průřezových a zvláštních setkání, která se konala v Bruselu a v členských státech.

Společným tématem v uváděných stanoviscích byla potřeba regulačního zásahu v zájmu zachování určitého stupně leteckého propojení, jakmile se na Spojené království přestane vztahovat právo Unie. Co se týče provozních práv, ke zmírnění škodlivých účinků případné absence dohody upravující tuto záležitost nemohou zúčastněné strany přijmout vlastní nouzová opatření. Nejméně šest zástupců leteckých dopravců, uskupení leteckých dopravců a

letišť vyjádřilo názor, že je třeba zachovat vysokou úroveň leteckého propojení s leteckými dopravci Spojeného království tím, že bude zachována vysoká úroveň přístupu na trh. Jiné zúčastněné strany (zejména zástupci leteckých dopravců zemí EU-27) naopak zdůraznily, že nebude-li dosaženo úplného sladění právních předpisů, stávající stav by s ohledem na zajištění rovných podmínek na trhu zachován být neměl. Většina připomínek obdržených před vystoupením, včetně připomínek členských států v rámci pracovních setkání uspořádaných Komisí v roce 2018, byla potvrzena a následně rozšířena, a to i s ohledem na budoucí vztahy.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Príslušné zúčastněné strany postoupily Komisi několik posouzení (v různé formě) důsledků vystoupení Spojeného království pro odvětví letecké dopravy. Z těchto posouzení vyplývá, že neexistence letového provozu mezi EU a Spojeným královstvím by způsobila v EU značná narušení. Letecké propojení hraje v rámci širší ekonomiky klíčovou úlohu. Vedle usnadnění mobility je letectví silným motorem růstu, obchodu a zaměstnanosti. Přímý příspěvek letectví k HDP EU činí 168 miliard EUR, zatímco celkový dopad, včetně cestovního ruchu, činí díky multiplikačnímu účinku 672 miliard EUR<sup>5</sup>. Celkově představovali v roce 2019 cestující mezi EU a Spojeným královstvím 24 % veškerého provozu uvnitř EU, i když se toto číslo mezi jednotlivými členskými státy EU výrazně lišilo. Dále v roce 2019 letečtí dopravci s licencí Spojeného království nabízeli 19,5 % nabízených míst, zatímco letečtí dopravci s licencí EU realizovali 50,4 % provozu mezi EU a Spojeným královstvím. Alternativní možnosti dopravy nabízí zejména železniční a námořní spojení, které ale může využít pouze několik málo zemí jako Belgie, Francie nebo Irsko. V ostatních zemích, které se nacházejí dále ve východní a jižní části Unie, nemůže silniční a železniční doprava vzhledem k trvání cesty leteckou dopravu nahradit. V důsledku toho je třeba zmírnit významně škodlivý dopad úplné ztráty leteckého propojení na hospodářství a občany EU.

Je zřejmé, že negativní dopad vážných narušení leteckého propojení mezi Spojeným královstvím a Unií by byl ještě umocněn během a v důsledku současné pandemické krize, která na letecký průmysl Unie a hospodářství jako celek dolehla bezprecedentní tíhou.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů není nutné vzhledem k výjimečné povaze této situace a omezeným potřebám v období, v němž změna statusu Spojeného království probíhá. Jiné věcné ani právní možnosti než navrhovaná možnost nejsou k dispozici.

- **Základní práva**

Tento návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv.

#### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Nevztahuje se na tento návrh.

#### **5. OSTATNÍ PRVKY**

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Nevztahuje se na tento návrh.

---

<sup>5</sup> Akční skupina pro leteckou dopravu (ATAG), „*Aviation: Benefits Beyond Borders report for 2020*“.

- **Informativní dokumenty (u směrníc)**

Nevztahuje se na tento návrh.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Jak je uvedeno výše, cílem předkládaného návrhu je stanovit prozatímní opatření upravující leteckou dopravu mezi Unií a Spojeným královstvím po skončení přechodného období pro případ, že nelze dosáhnout žádné dohody upravující tuto záležitost (článek 1). Cílem těchto opatření je zachovat základní propojení po dobu přechodného období, dokud nebude možné takovou dohodu uzavřít (článek 14).

V prvé řadě navrhované nařízení (článek 3) stanoví jednostranné udělení první, druhé, třetí a čtvrté svobody provozních práv leteckým dopravcům Spojeného království, aby směli nadále létat přes území Unie, dělat na něm technické zastávky a obsluhovat přímé trasy mezi příslušnými územími. Nerozlišuje se mezi osobní a nákladní dopravou ani mezi pravidelnými a nepravidelnými službami. Dopravci Spojeného království budou mít rovněž možnost (článek 4) poskytovat tyto služby prostřednictvím ujednání o společném označování linek nebo o vyhrazené kapacitě míst a za přísných podmínek uzavírat leasingové smlouvy (článek 5), avšak jiné obvyklé nástroje provozní flexibility (např. změna letadel nebo poskytování přepravních služeb do více než jednoho místa u stejné služby) se nepředpokládají.

Vzhledem k tomu, že práva udělená dopravcům Spojeného království podléhají zásadě „vzájemnosti“, stanoví navrhované nařízení (článek 6) mechanismus zajišťující, aby práva, která požívají dopravci Unie ve Spojeném království, zůstala rovnocenná právům uděleným dopravcům Spojeného království podle navrhovaného nařízení. Pokud by tomu tak nebylo, je Komise zmocněna přijmout opatření nezbytná k nápravě situace prostřednictvím prováděcích aktů, například omezením počtu provozních oprávnění leteckých dopravců Spojeného království nebo zrušením těchto oprávnění. Posouzení míry rovnocennosti a přijetí nápravných opatření Komisí není vázáno pouze na přísnou, formální shodu mezi těmito dvěma právními řády, neboť mezi příslušnými trhy existují značné rozdíly a je záhodno vyhnout se automatickému kopírování předpisů, které by nakonec mohlo být v rozporu se zájmem Unie.

Navrhované nařízení má sice za cíl dočasně zajistit základní propojení, ale tak jako ve všech dohodách Unie o leteckých službách stanoví pružný mechanismus zajišťující, aby letečtí dopravci Unie mohli za spravedlivých a rovných podmínek konkurovat leteckým dopravcům Spojeného království, jakmile Spojené království přestane být vázáno právem Unie. Rovné podmínky vyžadují, aby Spojené království i po skončení přechodného období nadále uplatňovalo v oblasti letecké dopravy dostatečně vysoké normy, pokud jde o spravedlivou hospodářskou soutěž včetně regulace kartelů, zneužívání dominantního postavení a fúzí, zákaz neodůvodněných vládních subvencí, ochranu pracujících, ochranu životního prostředí, bezpečnost a zabezpečení. Kromě toho je třeba zajistit, aby dopravci z Unie nebyli *de iure* ani *de facto* ve Spojeném království diskriminováni. V navrhovaném nařízení je tedy Komisi (článek 7) svěřen úkol sledovat podmínky hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci Unie a Spojeného království a Komise je zmocněna přijímat nezbytná opatření prostřednictvím prováděcích aktů, aby bylo zaručeno nepřetržité plnění těchto podmínek.

Stanoví se nezbytné postupy, které členským státům umožní ověřit, zda letečtí dopravci, letadla a posádky létající na jejich území podle tohoto nařízení mají licenci nebo osvědčení Spojeného království v souladu s mezinárodně uznávanými bezpečnostními normami, zda

jsou dodržovány všechny příslušné vnitrostátní a unijní předpisy a zda povolená práva nejsou překračována (články 8 až 11).

Dále se výslovně uvádí, že ve věcech spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení nesmí členské státy sjednávat nebo uzavírat se Spojeným královstvím žádné dvoustranné dohody o letecké dopravě a že nesmí dopravcům ze Spojeného království udělovat v souvislosti s leteckou dopravou žádná jiná práva než ta, která jsou udělena v tomto nařízení (článek 3). Příslušné orgány budou nicméně moci podle potřeby spolupracovat v zájmu řádného provádění nařízení (článek 12), aby bylo co nejméně narušeno řízení leteckých služeb, které budou i nadále poskytovány na jeho základě i po konci přechodného období.

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY****o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v letecké dopravě po skončení přechodného období uvedeného v Dohodě o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,  
s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,  
s ohledem na návrh Evropské komise,  
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,  
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>1</sup>,  
s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,  
v souladu s řádným legislativním postupem<sup>3</sup>,  
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dohoda o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii<sup>4</sup> (dále jen „dohoda o vystoupení“) byla uzavřena Unií rozhodnutím Rady (EU) 2020/135<sup>5</sup> a vstoupila v platnost dnem 1. února 2020. Přechodné období uvedené v článku 126 dohody o vystoupení, během něhož se na Spojené království a v rámci Spojeného království nadále uplatňuje právo Unie v souladu s článkem 127 uvedené dohody, končí dnem 31. prosince 2020. Dne 25. února 2020 přijala Rada rozhodnutí (EU, Euratom) 2020/266 o zmocnění k zahájení jednání se Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irsku o nové dohodě o partnerství<sup>6</sup>. Jak vyplývá ze směrnic pro jednání, zmocnění se vztahuje mimo jiné na prvky nezbytné pro komplexní řešení vztahů se Spojeným královstvím v oblasti letectví po konci přechodného období. Není však jisté,

---

<sup>1</sup> Stanovisko ze dne ...

<sup>2</sup> Stanovisko ze dne ...

<sup>3</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne ...

<sup>4</sup> Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 7.

<sup>5</sup> Rozhodnutí Rady (EU) 2020/135 ze dne 30. ledna 2020 o uzavření Dohody o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii (Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 1).

<sup>6</sup> Úř. věst. L 58, 27.2.2020, s. 53.

zda do konce tohoto období vstoupí v platnost dohoda mezi Unií a Spojeným královstvím upravující jejich budoucí vztahy v této oblasti.

- (2) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008<sup>7</sup> stanoví podmínky pro vydávání provozní licence Unie leteckým dopravcům a zavádí svobodu poskytovat letecké služby uvnitř Unie.
- (3) Bez zvláštních ustanovení by vystoupení Spojeného království z Unie ukončilo platnost veškerých práv a povinností vyplývajících z práva Unie, pokud jde o přístup na trh stanovený nařízením (ES) č. 1008/2008, co se týče vztahu mezi Spojeným královstvím a dotčenými členskými státy.
- (4) Je proto nezbytné stanovit dočasný soubor opatření, která dopravcům s licencí vydanou ve Spojeném království umožní poskytovat služby letecké dopravy mezi územím Spojeného království a územím členských států. Aby byla zajištěna řádná rovnováha mezi Spojeným královstvím a členskými státy, měla by být takto udělená práva podmíněna tím, že Spojené království poskytne leteckým dopravcům s licencí vydanou v Unii rovnocenná práva, a tato práva by měla podléhat určitým podmínkám zajišťujícím spravedlivou hospodářskou soutěž.
- (5) Aby byla zohledněna dočasná povaha nařízení, měla by být jeho použitelnost omezena do 30. června 2021 nebo do vstupu v platnost budoucí dohody o poskytování leteckých služeb se Spojeným královstvím, jejíž stranou je Unie, sjednané Komisí v souladu s článkem 218 Smlouvy o fungování EU, nebo, je-li tak stanoveno, do počátku jejího prozatímního provádění podle toho, co nastane dříve.
- (6) Aby mohla být zachována vzájemně přínosná míra propojení, bylo by vhodné stanovit v souladu se zásadou vzájemnosti pro letecké dopravce Spojeného království i pro letecké dopravce Unie určitá ujednání o marketingové spolupráci.
- (7) Toto nařízení by nemělo bránit členským státům ve vydávání oprávnění k provozování pravidelných služeb letecké dopravy leteckým dopravcům Unie vykonávajícím práva, která jim udělilo Spojené království, podobně jako v případech, k nimž dochází v souvislosti s mezinárodními dohodami. V souvislosti s těmito oprávněními by se členské státy měly zdržet diskriminace mezi leteckými dopravci Unie.
- (8) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o přijetí opatření k zaručení spravedlivé míry vzájemnosti mezi právy, která Unie a Spojené království jednostranně udělí leteckým dopravcům druhé strany, a k zajištění toho, aby letečtí dopravci Unie mohli při poskytování leteckých služeb konkurovat leteckým dopravcům ze Spojeného království za spravedlivých podmínek. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>8</sup>. Vzhledem k možnému dopadu těchto opatření na propojení členských států v letecké dopravě je třeba je přijmout přezkumným postupem. Komise by měla neprodleně přijmout příslušné prováděcí akty, pokud je to v řádně odůvodněných případech ze závažných naléhavých důvodů nutné. Tyto řádně odůvodněné případy lze shledat v situacích, kdy Spojené království nezaručí leteckým dopravcům Unie rovnocenná práva, což povede ke zjevné nevyváženosti, nebo pokud budou méně

---

<sup>7</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

<sup>8</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

příznivé konkurenční podmínky než ty, které platí pro letecké dopravce Spojeného království při poskytování služeb letecké dopravy, na které se vztahuje toto nařízení, ohrožovat hospodářskou životaschopnost leteckých dopravců Unie.

- (9) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovení prozatímních opatření upravujících leteckou dopravu mezi Unií a Spojeným královstvím v případě neexistence dohody upravující jejich budoucí vztahy v oblasti letectví na konci přechodného období, nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy, ale spíše jich z důvodu jejich rozsahu či účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o EU. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (10) Vzhledem k naléhavosti dané koncem výše uvedeného přechodného období je vhodné stanovit výjimku ze lhůty osmi týdnů uvedené v článku 4 Protokolu č. 1 o úloze vnitrostátních parlamentů v Evropské unii, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii, Smlouvě o fungování Evropské unie a Smlouvě o založení Evropského společenství pro atomovou energii.
- (11) Územní působnost tohoto nařízení a jakýkoli odkaz na Spojené království v tomto nařízení nezahrnuje Gibraltar.
- (12) Tímto nařízením není dotčen právní postoj Španělského království, pokud jde o svrchovanost nad územím, na němž se nachází letiště Gibraltar.
- (13) Toto nařízení by mělo vstoupit v platnost co nejdříve a mělo by se v zásadě použít ode dne následujícího po konci přechodného období stanoveného v dohodě o vystoupení, pokud do uvedeného data nevstoupí v platnost dohoda upravující budoucí vztahy mezi Unií a Spojeným královstvím v oblasti letectví. Aby však nezbytné správní postupy mohly být co nejdříve provedeny, měla by se určitá ustanovení použít ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## *Článek 1*

### *Oblast působnosti*

Toto nařízení stanoví dočasný soubor opatření upravujících leteckou dopravu mezi Unií a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska (dále jen „Spojené království“) po uplynutí přechodného období stanoveného v článku 126 dohody o vystoupení.

## *Článek 2*

### *Definice*

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „leteckou dopravou“ přeprava cestujících, zavazadel, nákladu a pošty uskutečněná odděleně či společně letadlem, poskytovaná veřejnosti za úplatu nebo nájemné, včetně pravidelných a nepravidelných služeb letecké dopravy;
- 2) „mezinárodní leteckou dopravou“ letecká doprava, která využívá vzdušný prostor nad územím více než jednoho státu;
- 3) „leteckým dopravcem Unie“ letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou příslušným orgánem vydávajícím licenci v souladu s kapitolou II nařízení (ES) č. 1008/2008;
- 4) „leteckým dopravcem Spojeného království“ letecký dopravce, který:
  - a) má hlavní místo obchodní činnosti ve Spojeném království a
  - b) splňuje jednu z těchto dvou podmínek:
    - i) Spojené království a/nebo státní příslušníci Spojeného království vlastní více než 50 % podniku a fakticky jej kontrolují, ať už přímo, nebo nepřímo prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků, nebo
    - ii) členské státy Unie a/nebo státní příslušníci členských států Unie a/nebo ostatní členské státy Evropského hospodářského prostoru anebo státní příslušníci těchto států, v jakékoli kombinaci, samostatně nebo spolu se Spojeným královstvím a/nebo státními příslušníky Spojeného království vlastní více než 50 % podniku a fakticky jej kontrolují, ať už přímo, nebo nepřímo prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků;
  - c) v případě uvedeném v písm. b) bodě ii) má ke dni předcházejícímu prvnímu dni použitelnosti tohoto nařízení stanovenému v čl. 14 odst. 2 prvním pododstavci platnou provozní licenci podle nařízení (ES) č. 1008/2008;
- 5) „faktickou kontrolou“ vztah na základě práva, smluv nebo jiných prostředků, které samostatně nebo společně a s ohledem na věcné a právní skutečnosti zakládají možnost přímého nebo nepřímého rozhodujícího vlivu na podnik, zejména prostřednictvím:
  - a) práva užívat majetek podniku nebo jeho část;
  - b) práva nebo smluv, které poskytují rozhodující vliv na složení, hlasování, nebo rozhodování orgánů podniku nebo jinak poskytují rozhodující vliv na chod podniku;
- 6) „právními předpisy v oblasti hospodářské soutěže“ právní předpisy, které se zabývají následujícím jednáním, pokud může ovlivnit služby letecké dopravy:
  - a) jednání, které má formu:
    - i) dohod mezi leteckými dopravci, rozhodnutí sdružení podniků a jednání ve vzájemné shodě, jejichž cílem nebo výsledkem je vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže;

- ii) zneužívání dominantního postavení jedním nebo více leteckými dopravci;
  - iii) opatření přijatých nebo zachovávaných v platnosti Spojeným královstvím pro veřejné podniky a podniky, kterým Spojené království uděluje zvláštní nebo výhradní práva, která jsou v rozporu s body i) nebo ii);
- b) spojování leteckých dopravců, jež významně brání účinné hospodářské soutěži, zejména v důsledku vytvoření nebo posilování dominantního postavení;
- 7) „subvencí“ jakýkoli finanční příspěvek poskytnutý leteckému dopravci nebo letišti vládou nebo jiným veřejným subjektem na jakékoli úrovni, který přináší výhodu, což zahrnuje:
- a) přímý převod finančních prostředků, například ve formě grantu, půjčky či účasti na základním kapitálu, potenciální přímý převod finančních prostředků, převzetí závazků, například formou úvěrových záruk, kapitálových vkladů, vlastnictví, ochrany před úpadkem nebo pojištění;
  - b) prominutí nebo nevybrání příjmů, které jsou jinak splatné;
  - c) poskytování zboží nebo služeb kromě obecné infrastruktury, nebo pořízení zboží či služeb;
  - d) provádění plateb do mechanismu financování nebo pověření soukromého subjektu, nebo nařízení soukromému subjektu, aby vykonával jednu nebo více funkcí popsaných v písmenech a), b) a c), jež by za běžných okolností prováděla vláda nebo jiný veřejný subjekt a jež se v praxi v podstatě neliší od postupů obvykle prováděných vládami;
- finanční příspěvek poskytnutý vládou nebo jiným veřejným subjektem není považován za výhodu, pokud by stejný finanční příspěvek poskytl soukromý účastník trhu působící pouze na základě vyhlídky na dosažení zisku, který je ve stejné situaci jako dotčený veřejný subjekt;
- 8) „nezávislým orgánem pro hospodářskou soutěž“ orgán, který je odpovědný za uplatňování a prosazování právních předpisů v oblasti hospodářské soutěže, jakož i za kontrolu subvencí a splňuje tyto podmínky:
- a) orgán je funkčně nezávislý a je náležitě vybaven zdroji potřebnými k plnění svých úkolů;
  - b) při plnění svých povinností a výkonu svých pravomocí má potřebné záruky nezávislosti na politickém nebo jiném vnějším vlivu a jedná nestranně a
  - c) rozhodnutí orgánu podléhají soudnímu přezkumu;
- 9) „diskriminací“ jakékoli rozlišování bez objektivního důvodu ve vztahu k dodávkám zboží či služeb, včetně veřejných služeb, využívaných k provozování služeb letecké dopravy, nebo ve vztahu k zacházení s nimi ze strany veřejných orgánů příslušných pro tyto služby;
- 10) „pravidelnou službou letecké dopravy“ soubor letů, z nichž každý má tyto vlastnosti:
- a) pro každý let jsou k dispozici místa a/nebo kapacita pro přepravu nákladu a/nebo poštovních zásilek pro individuální prodej veřejnosti buď přímo leteckým dopravcem, nebo jeho schválenými zástupci;
  - b) je provozován za účelem poskytování dopravy mezi dvěma nebo více stejnými letišti buď:
    - i) podle zveřejněného letového řádu, nebo
    - ii) s lety tak pravidelnými nebo čestnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;

- 11) „nepravidelnou službou letecké dopravy“ služba obchodní letecké dopravy vykonávaná jinak než jako pravidelná služba letecké dopravy;
- 12) „územím Unie“ pevninské území, vnitřní vody a teritoriální moře členských států, na které se vztahují Smlouva o EU a Smlouva o fungování Evropské unie za podmínek v nich stanovených, a vzdušný prostor nad nimi;
- 13) „územím Spojeného království“ pevninské území, vnitřní vody a teritoriální moře Spojeného království a vzdušný prostor nad nimi;
- 14) „Chicagskou úmluvou“ Úmluva o mezinárodním civilním letectví, podepsaná v Chicagu dne 7. prosince 1944.

### *Článek 3* *Provozní práva*

1. Letečtí dopravci Spojeného království mohou za podmínek stanovených tímto nařízením:

- a) přelétat nad územím Unie bez přistání;
- b) vykonávat zastávky na území Unie pro neobchodní účely ve smyslu Chicagské úmluvy;
- c) provozovat pravidelné a nepravidelné služby mezinárodní letecké dopravy určené k přepravě cestujících, cestujících spolu s nákladem nebo pouze k přepravě nákladu mezi jakýmkoli dvěma místy, z nichž jedno se nachází na území Spojeného království a druhé na území Unie;

3. Ve vztahu k době použitelnosti tohoto nařízení členské státy nesjednají ani neuzavřou se Spojeným královstvím žádné dvoustranné dohody nebo ujednání o záležitostech spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení. Ve vztahu k této době leteckým dopravcům Spojeného království neudělí v souvislosti s leteckou dopravou žádná jiná práva než ta, která jsou udělena tímto nařízením.

4. Bez ohledu na odstavec 3 mohou členské státy v souladu s vnitrostátním právem povolit poskytování služeb letecké záchranné služby na svém území prostřednictvím letadel zapsaných v leteckém rejstříku ve Spojeném království.

### *Článek 4* *Ujednání o marketingové spolupráci*

1. Služby letecké dopravy podle článku 3 mohou být poskytovány na základě ujednání o vyhrazené kapacitě míst nebo o společném označování linek takto:

- a) letecký dopravce Spojeného království může vykonávat činnost marketingového dopravce s jakýmkoli provozujícím dopravcem, který je leteckým dopravcem Unie nebo leteckým dopravcem Spojeného království, nebo s jakýmkoli provozujícím dopravcem třetí země, který podle práva Unie nebo případně podle práva dotčeného členského státu nebo dotčených členských států požívá nezbytných provozních práv, jakož i práva, aby jeho dopravci vykonávali tato provozní práva prostřednictvím uvedeného ujednání;
- b) letecký dopravce Spojeného království může vykonávat činnost provozujícího leteckého dopravce s jakýmkoli marketingovým dopravcem, který je leteckým dopravcem Unie nebo leteckým dopravcem Spojeného království, nebo s jakýmkoli marketingovým dopravcem třetí země, který podle práva Unie nebo případně podle práva dotčeného členského státu nebo dotčených členských států požívá nezbytných práv pro dané trasy, jakož

i práva, aby jeho dopravci vykonávali tato provozní práva prostřednictvím uvedeného ujednání.

2. Práva udělená leteckým dopravcům Spojeného království podle odstavce 1 nesmějí být za žádných okolností chápána tak, že letečtí dopravci třetí země získávají jiná práva než ta, kterých požívají podle práva Unie nebo podle práva dotčeného členského státu či dotčených členských států.

3. Použití ujednání o vyhrazené kapacitě míst nebo o společném označování linek, ať už jako provozující dopravce nebo marketingový dopravce, neopravňuje leteckého dopravce Spojeného království k výkonu jiných práv než těch, která jsou stanovena v čl. 3 odst. 1.

To nebrání dopravcům ze Spojeného království v poskytování služeb letecké dopravy mezi jakýmkoli dvěma místy, z nichž jedno se nachází na území Unie a druhé na území třetí země, jsou-li splněny následující podmínky:

a) letecký dopravce Spojeného království vykonává činnost marketingového dopravce podle ujednání o vyhrazené kapacitě míst nebo o společném označování linek s jakýmkoli provozujícím dopravcem, který podle práva Unie nebo práva dotčeného členského státu nebo dotčených členských států požívá nezbytných provozních práv, jakož i práva vykonávat tato provozní práva prostřednictvím uvedeného ujednání;

b) dotčená služba letecké dopravy tvoří součást přepravy dotčeného leteckého dopravce Spojeného království mezi místem na území Spojeného království a příslušným místem na území dotčené třetí země.

4. Dotčené členské státy vyžadují, aby ujednání uvedené v tomto článku bylo schváleno jeho příslušnými orgány za účelem ověření souladu s podmínkami stanovenými v tomto článku a s příslušnými požadavky práva Unie a vnitrostátního práva, zejména v souvislosti s provozní bezpečností a ochranou letectví před protiprávními činy.

#### *Článek 5 Leasing letadel*

1. Při výkonu práv stanovených v čl. 3 odst. 1 může letecký dopravce Spojeného království poskytovat služby letecké dopravy za použití vlastních letadel a ve všech následujících případech:

a) za použití letadel pronajatých bez posádky od jakéhokoli pronajímatele;

b) za použití letadel pronajatých s posádkou od jakéhokoli jiného leteckého dopravce Spojeného království;

c) za použití letadel pronajatých s posádkou od leteckých dopravců z jakékoli jiné země, než je Spojené království, za předpokladu, že tento leasing je opodstatněn výjimečnými potřebami, sezonní potřebou kapacity nebo provozními obtížemi nájemce a doba leasingu nepřesáhne dobu, která je nezbytně nutná k naplnění těchto potřeb či překonání těchto obtíží.

2. Dotčené členské státy vyžadují, aby ujednání uvedené v odstavci 1 schválily jejich příslušné orgány za účelem ověření souladu s podmínkami v něm stanovenými a s příslušnými požadavky práva Unie a vnitrostátního práva, zejména v souvislosti s provozní bezpečností a ochranou letectví před protiprávními činy.

## Článek 6 Rovnocennost práv

1. Komise sleduje práva, která Spojené království udělí leteckým dopravcům Unie, a podmínky jejich výkonu.

2. Shledá-li Komise, že práva udělená Spojeným královstvím leteckým dopravcům Unie nejsou *de iure* nebo *de facto* rovnocenná právům uděleným leteckým dopravcům Spojeného království podle tohoto nařízení, nebo že těchto práv nemohou ve stejné míře požívat všichni letečtí dopravci Unie, neprodleně a za účelem obnovení rovnocennosti přijme prováděcí akty s cílem:

- a) stanovit omezení přípustné kapacity pro pravidelné služby letecké dopravy dostupné pro letecké dopravce Spojeného království a požadovat, aby členské státy odpovídajícím způsobem uzpůsobily stávající i nově udělená provozní oprávnění leteckých dopravců Spojeného království;
- b) požadovat, aby členské státy odepřely, pozastavily nebo zrušily uvedená provozní oprávnění, nebo
- c) stanovit finanční poplatky nebo provozní omezení.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Přijímají se v souladu s postupem pro naléhavé případy uvedeným v čl. 13 odst. 3, pokud to v řádně odůvodněných případech vážného porušení rovnocennosti ve smyslu tohoto odstavce vyžadují závažné naléhavé důvody.

## Článek 7 Spravedlivá hospodářská soutěž

1. Komise sleduje podmínky, za nichž letečtí dopravci Unie a letiště Unie konkurují leteckým dopravcům Spojeného království a letišť Spojeného království, pokud jde o poskytování služeb letecké dopravy v působnosti tohoto nařízení.

2. Shledá-li Komise, že v důsledku některé situace uvedené v odstavci 3 jsou tyto podmínky výrazně méně příznivé, než jaké mají letečtí dopravci Spojeného království, neprodleně za účelem nápravy dané situace přijme prováděcí akty s cílem:

- a) stanovit omezení přípustné kapacity pro pravidelné služby letecké dopravy dostupné pro letecké dopravce Spojeného království a požadovat, aby členské státy odpovídajícím způsobem uzpůsobily stávající i nově udělená provozní oprávnění leteckých dopravců Spojeného království;
- b) požadovat, aby členské státy odepřely, pozastavily nebo zrušily uvedená provozní oprávnění některým nebo všem leteckým dopravcům Spojeného království, nebo
- c) stanovit finanční poplatky nebo provozní omezení.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Přijímají se v souladu s postupem pro naléhavé případy uvedeným v čl. 13 odst. 3, pokud to v řádně odůvodněných případech ohrožení hospodářské životaschopnosti jedné či více činností leteckých dopravců Unie vyžadují závažné naléhavé důvody.

3. Prováděcí akty uvedené v odstavci 2 jsou za podmínek stanovených v uvedeném odstavci přijímány k nápravě těchto situací:

- a) poskytování subvencí Spojeným královstvím;

- b) neschopnost Spojeného království zavést nebo účinně uplatňovat právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže;
  - c) neschopnost Spojeného království zřídit nebo zachovat nezávislý orgán pro hospodářskou soutěž;
  - d) uplatňování norem Spojeným královstvím v oblasti ochrany pracovníků, bezpečnosti, ochrany, životního prostředí nebo práv cestujících, které jsou méně přísné než normy stanovené v právu Unie, nebo pokud příslušná ustanovení v právu Unie neexistují, méně přísné než normy uplatňované všemi členskými státy, nebo v každém případě méně přísné než příslušné mezinárodní normy;
  - e) jakákoli forma diskriminace leteckých dopravců Unie.
4. Pro účely odstavce 1 může Komise žádat příslušné orgány Spojeného království, letecké dopravce Spojeného království nebo letiště Spojeného království o informace. Pokud příslušné orgány Spojeného království, letečtí dopravci Spojeného království nebo letiště Spojeného království neposkytnou požadované informace v přiměřené lhůtě stanovené Komisí nebo poskytnou neúplné informace, může Komise postupovat podle odstavce 2.
5. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/712<sup>9</sup> se nepoužije na záležitosti, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení.

#### *Článek 8* *Provozní oprávnění*

1. Aniž je dotčeno právo Unie a vnitrostátní právo v oblasti provozní bezpečnosti letectví, musí letečtí dopravci Spojeného království za účelem výkonu práv, která jim byla udělena podle článku 3, získat provozní oprávnění v každém členském státě, v němž chtějí působit.
2. Po obdržení žádosti leteckého dopravce Spojeného království o provozní oprávnění dotčený členský stát vydá příslušné provozní oprávnění bez zbytečného odkladu, pokud:
- a) žadající letecký dopravce Spojeného království je držitelem platné provozní licence v souladu s právními předpisy Spojeného království a
  - b) Spojené království vykonává a udržuje nad žadajícím leteckým dopravcem Spojeného království faktickou regulační kontrolu, příslušný orgán je jasně určen a letecký dopravce Spojeného království je držitelem osvědčení leteckého provozovatele vydaného uvedeným orgánem.
3. Aniž je dotčena nutnost poskytnout dostatek času na provedení nezbytných posouzení, jsou letečtí dopravci Spojeného království oprávněni podávat žádosti o provozní oprávnění ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost. Členské státy mají pravomoc schvalovat žádosti, které splnily podmínky schválení, od uvedeného dne. Udělená povolení však nabývají účinku nejdříve prvním dnem použitelnosti tohoto nařízení stanoveným v čl. 14 odst. 2 prvním pododstavci.

---

<sup>9</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/712 ze dne 17. dubna 2019 o ochraně hospodářské soutěže v letecké dopravě a o zrušení nařízení (ES) č. 868/2004 (Úř. věst. L 123, 10.5.2019, s. 4).

## *Článek 9*

### *Provozní plány, programy a letové řády*

1. Letečtí dopravci Spojeného království předloží příslušným orgánům všech dotčených členských států provozní plány, programy a letové řády pro letecké služby ke schválení. Všechny tyto dokumenty musí být předány nejméně 30 dní před zahájením provozu.
2. S výhradou článku 8 lze provozní plány, programy a letové řády pro sezonu IATA, která probíhá v první den použitelnosti tohoto nařízení stanovený v čl. 14 odst. 2 prvním pododstavci, jakož i pro první následující sezonu předložit a schválit před tímto dnem.
3. Toto nařízení nebrání členským státům ve vydávání oprávnění k provozování pravidelných služeb letecké dopravy dopravci Unie vykonávajícími práva, která jim udělilo Spojené království. V souvislosti s těmito oprávněními se členské státy zdrží diskriminace mezi dopravci Unie.

## *Článek 10*

### *Odepření, zrušení, pozastavení a omezení provozního oprávnění*

1. Členské státy odepřou, nebo případně zruší či pozastaví provozní oprávnění leteckého dopravce Spojeného království, pokud:
  - a) leteckého dopravce nelze považovat za leteckého dopravce Spojeného království podle tohoto nařízení nebo
  - b) nejsou splněny podmínky uvedené v čl. 8 odst. 2.
2. Členské státy odepřou, zruší, pozastaví nebo omezí provozní oprávnění leteckého dopravce Spojeného království či stanoví podmínky k tomuto oprávnění nebo omezí provoz či stanoví podmínky týkající se provozu v každém z následujících případů:
  - a) nebyly dodrženy platné požadavky na provozní bezpečnost a ochranu letectví před protiprávními činy;
  - b) nebyly dodrženy platné požadavky týkající se příletu letadla použitého k letecké dopravě na území dotčeného členského státu, jeho provozování na něm nebo odletu z něj;
  - c) nebyly dodrženy platné požadavky týkající se vstupu cestujících, posádky, zavazadel, nákladu a/nebo pošty na území dotčeného členského státu, pobytu na něm či jeho opouštění (včetně předpisů, které se vztahují na vstup, celní odbavení, přistěhovaleckou kontrolu, pasy, clo a karanténu, nebo v případě pošty včetně poštovních předpisů).
3. Členské státy odepřou, zruší, pozastaví nebo omezí provozní oprávnění leteckých dopravců Spojeného království či stanoví podmínky k tomuto oprávnění nebo omezí provoz či stanoví podmínky týkající se provozu, pokud to vyžaduje Komise v souladu s článkem 6 nebo 7.
4. Členské státy informují bez zbytečného odkladu Komisi a ostatní členské státy o rozhodnutích odepřít nebo zrušit provozní oprávnění leteckého dopravce Spojeného království podle odstavců 1 a 2.

## *Článek 11*

### *Osvědčení a licence*

Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení způsobilosti a licence vydané nebo potvrzené Spojeným královstvím a stále platné uznávají členské státy za platné pro účely provozování leteckých služeb leteckými dopravci Spojeného království podle tohoto nařízení, pokud tato

osvědčení nebo tyto licence byly vydány nebo potvrzeny přinejmenším podle příslušných mezinárodních norem stanovených podle Chicagské úmluvy a v souladu s nimi.

#### *Článek 12 Konzultace a spolupráce*

1. Příslušné orgány členských států vedou konzultace a spolupracují s příslušnými orgány Spojeného království tak, aby bylo zajištěno provádění tohoto nařízení.
2. Členské státy na požádání neprodleně poskytnou Komisi veškeré informace získané podle odstavce 1 tohoto článku nebo jakékoli jiné informace důležité pro provádění článků 6 a 7.

#### *Článek 13 Výbor*

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený nařízením (ES) č. 1008/2008. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011 ve spojení s článkem 5 uvedeného nařízení.

#### *Článek 14 Vstup v platnost a použitelnost*

1. Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se ode dne následujícího po dni, kdy právo Unie přestane být použitelné na Spojené království na základě článků 126 a 127 dohody o vystoupení.  
Ustanovení čl. 8 odst. 3 a čl. 9 odst. 2 se však použijí od dne vstupu tohoto nařízení v platnost.
3. Toto nařízení se nepoužije, jestliže do dne uvedeného v odst. 2 prvním pododstavci vstoupí v platnost komplexní dohoda o poskytování letecké dopravy se Spojeným královstvím, jíž je Unie smluvní stranou.
4. Toto nařízení pozbývá platnosti dřívějším z těchto dnů:
  - a) 30. června 2021;
  - b) dnem vstupu dohody uvedené v odstavci 3 v platnost, nebo případně dnem, od kdy bude prozatímně prováděna.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament  
předseda*

*Za Radu  
předseda/předsedkyně*