

Bruselj, 10. december 2020
(OR. en)

13900/20

**Medinstitucionalna zadeva:
2020/0363 (COD)**

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

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	10. december 2020
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2020) 827 final
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o skupnih pravilih za zagotovitev osnovne letalske povezljivosti po koncu prehodnega obdobja iz Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2020) 827 final.

Priloga: COM(2020) 827 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 10.12.2020
COM(2020) 827 final

2020/0363 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o skupnih pravilih za zagotovitev osnovne letalske povezljivosti po koncu prehodnega obdobja iz Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Združeno kraljestvo je 1. februarja 2020 izstopilo iz Unije v skladu s členom 50 Pogodbe o Evropski uniji. Sporazum o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo¹ (v nadaljnjem besedilu: sporazum o izstopu) je Unija sklenila s Sklepom Sveta (EU) 2020/135² in je začel veljati 1. februarja 2020. Prehodno obdobje iz člena 126 Sporazuma o izstopu, v katerem se za Združeno kraljestvo in v njem še naprej uporablja pravo Unije na podlagi člena 127 navedenega sporazuma, se izteče 31. decembra 2020.

Svet je 25. februarja 2020 sprejel Sklep Sveta (EU, Euratom) 2020/266 o pooblastilu za začetek pogajanj o novem sporazumu o partnerstvu z Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska³. Kot izhaja iz pogajalskih smernic, pooblastilo zajema med drugim elemente, ki so potrebni za celovito rešitev odnosov z Združenim kraljestvom na področju letalstva po koncu prehodnega obdobja.

Toda ni jasno, ali bo do konca tega obdobja začetni veljati sporazum med Unijo in Združenim kraljestvom, ki bo urejal njune prihodnje odnose na tem področju.

Mednarodni zračni prevoz ne more potekati brez izrecne privolitve udeleženih držav; to je posledica njihove popolne in izključne suverenosti nad zračnim prostorom nad njihovim ozemljem. Običajno je zračni prevoz med državami članicami organiziran na podlagi dvostranskih sporazumov o storitvah zračnega prevoza (ASA), ki določajo posebne, vzajemno podeljene pravice in pogoje za njihovo uveljavljanje. Prometne pravice in storitve, ki so neposredno povezane z njihovim uveljavljanjem, so izrecno izvzete iz področja uporabe Splošnega sporazuma o trgovini s storitvami⁴.

V Uniji svoboda letalskih prevoznikov držav članic (v nadaljnjem besedilu: letalski prevozniki Unije), da opravljajo storitve zračnega prevoza znotraj EU, izhaja izključno iz Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti, ki določa tudi pravila za licenciranje navedenih prevoznikov.

Po koncu prehodnega obdobja zračnega prometa med Združenim kraljestvom in državami članicami ne bo več urejala navedena uredba.

Zato po koncu prehodnega obdobja v skladu s sporazumom o izstopu, če ne bo dosežen dogovor med Unijo in Združenim kraljestvom o ureditvi te zadeve, ne bo pravne podlage za opravljanje storitev zračnega prevoza med Združenim kraljestvom in državami članicami s strani zadevnih prevoznikov.

¹ UL L 29, 31.1.2020, str. 7.

² Sklep Sveta (EU) 2020/135 z dne 30. januarja 2020 o sklenitvi Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo (UL L 29, 31.1.2020, str. 1).

³ UL L 58, 27.2.2020, str. 53.

⁴ Priloga 1B Marakeškega sporazuma o ustanovitvi Svetovne trgovinske organizacije, podpisanega 15. aprila 1994 v Marakešu.

Neposredne storitve zračnega prevoza med Združenim kraljestvom in državami članicami so skoraj v celoti v rokah letalskih prevoznikov Združenega kraljestva in Unije. Zato bi prišlo do resnih motenj, če bi navedeni letalski prevozniki izgubili svoje pravice opravljanja storitev zračnega prevoza med Združenim kraljestvom in državami članicami. Na vseh zračnih progah ali vsaj večini zračnih prog med Unijo in Združenim kraljestvom ne bi bilo več letov. Nasprotno pa bi proge znotraj Unije, na katerih po koncu prehodnega obdobja ne bi bilo več letov prevoznikov Združenega kraljestva, ostale v celoti dostopne za prevoznike Unije.

Po pričakovanih bodo v primeru scenarija brez dogovora posledice za zadevna gospodarstva resne, kot je opisano v nadaljevanju. Zaradi iskanja alternativnih prog bi se znatno podaljšal čas in zvišali stroški letalskih potovanj, povečal bi se tudi pritisk na infrastrukturo zračnega prevoza na navedenih alternativnih progah in upadlo bi povpraševanje po zračnem prevozu. Posledično bi bil prizadet ne le sektor zračnega prevoza, temveč tudi drugi gospodarski sektorji, ki so v veliki meri odvisni od njega. Novonastale trgovinske ovire bi oteževale poslovanje na oddaljenih trgih ter izbiro kraja poslovanja in selitev podjetij. Zaradi motenj v povezljivosti zračnega prevoza bi Unija in države članice izgubile strateško prednost.

Zato je cilj tega predloga določiti začasne ukrepe, ki bi urejali zračni prevoz med Unijo in Združenim kraljestvom po koncu prehodnega obdobja, če ne bo mogoče doseči sporazuma o ureditvi te zadeve.

Ta akt je del svežnja ukrepov, ki jih sprejema Komisija.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Predlagana uredba naj bi se uporabljala kot *lex specialis* za obravnavo nekaterih posledic dejstva, da se Uredba (ES) št. 1008/2008 po koncu prehodnega obdobja ne bo več uporabljala za zračni prevoz med Združenim kraljestvom in državami članicami, če ne bo dosežen dogovor med Unijo in Združenim kraljestvom o ureditvi prihodnjih odnosov med Unijo in Združenim kraljestvom. Predlagane določbe so omejene na tisto, kar je potrebno za preprečitev nesorazmernih motenj. Ta predlog je zato v celoti skladen z obstoječo zakonodajo in zlasti z Uredbo (ES) št. 1008/2008.

V tem pogledu naj bi bila predlagana uredba začasen ukrep za ohranitev povezljivosti in varovanja interesov Unije v omejenem obdobju, dokler ne bo sklenjen in ne bo začel veljati sporazum med Unijo in Združenim kraljestvom.

Predlagana uredba ne bi posegala v zasnovo prihodnjega sporazuma o letalskem prometu z Združenim kraljestvom.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Ta predlog dopolnjuje Uredbo (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta. Čeprav je bil na nekaterih področjih (npr. operativna dovoljenja) upoštevan pristop, uporabljen v sporazumih Unije o zračnem prevozu s tretjimi državami, so zaradi posebnega namena in konteksta te uredbe ter njene enostranske narave potrebni bolj restriktiven pristop k podeljevanju pravic ter posebne določbe za ohranitev enakih pravic in konkurenčnih pogojev.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga je člen 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Predlagani akt bi dopolnil Uredbo (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, tako da bi bila osnovna povezljivost zagotovljena kljub dejstvu, da se bo navedena uredba prenehala uporabljati za zadevni prevoz. Takšna povezljivost bi bila zagotovljena na enak način za prevoz do in od vseh krajev v Uniji, kar bi preprečilo izkrivljanje na notranjem trgu. Zato so ukrepi nujno potrebni na ravni Unije in rezultata ne bi bilo mogoče doseči z ukrepi na ravni držav članic.

- **Sorazmernost**

Predlagana uredba se šteje za sorazmerno, saj lahko prepreči nesorazmerne motnje tako, da se hkrati zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za prevoznike Unije. Ne presega tistega, kar je potrebno za doseg tega cilja. To zlasti velja za pogoje, pod katerimi se dodelijo ustrezne pravice, ki so med drugim povezani s potrebo po tem, da Združeno kraljestvo dodeli enakovredne pravice, in s pošteno konkurenco, ter za časovno omejitev ureditve, dokler ne bo sprejet sporazum EU z Združenim kraljestvom o letalskem prometu.

- **Izbira instrumenta**

Ker akt ureja zadeve, ki so tesno povezane z Uredbo (ES) št. 1008/2008, in je kot navedena uredba namenjen zagotavljanju popolnoma usklajenih konkurenčnih pogojev, bi moral imeti obliko uredbe. Ta oblika tudi najbolje ustreza nujnosti razmer/ozadja, saj je do konca prehodnega obdobja na voljo premalo časa (brez sklenitve sporazuma med Unijo in Združenim kraljestvom o prihodnjih odnosih) za prenos določb, ki bi jih vsebovala direktiva.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

To ni relevantno zaradi izjemne, začasne in enkratne narave dogodka, zaradi katerega je potreben ta predlog, ki ni povezan s cilji obstoječe zakonodaje.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Na izzive zaradi pogajanj o sporazumu med Unijo in Združenim kraljestvom in možne rešitve je pred sklenitvijo sporazuma o izstopu in po njej opozorilo več zainteresiranih strani na področju letalstva in predstavnikov držav članic.

O dejstvu, da se prehodno obdobje, določeno v sporazumu o izstopu, konča 31. decembra 2020, potrebi po pripravah na neizogibne spremembe, ki bodo nastopile 1. januarja 2021, in morebitnih dodatnih ukrepov, ki jih bo treba predvideti za primer, da ne pride do dogovora, je potekala razprava s predstavniki držav članic in različnimi zainteresiranimi stranmi s področja letalstva v okviru medsektorskih in posebnih sestankov v Bruslju in državah članicah.

Skupna tema v predstavljenih mnenjih je bila potreba po regulativnih ukrepih, da bi se ohranila določena stopnja letalske povezljivosti, potem ko se pravo Unije ne bo več uporabljalo v Združenem kraljestvu. V zvezi s prometnimi pravicami zainteresirane strani ne morejo sprejeti svojih lastnih ukrepov za nepredvidljive razmere, da bi ublažile škodljivi učinek morebitne neskenitve sporazuma o urejanju te zadeve. Najmanj šest predstavnikov letalskih prevoznikov, skupin letalskih prevoznikov in letališč je izrazilo mnenje, da bi bilo treba ohraniti visoko stopnjo letalske povezljivosti z letalskimi prevozniki Združenega kraljestva z ohranjanjem visoke stopnje dostopa do trga. Vendar pa so nasprotno druge

zainteresirane strani (večinoma predstavniki letalskih prevoznikov EU) poudarile, da ob odsotnosti popolne regulativne usklajenosti ne bi smeli ohraniti nespremenjenega stanja, da bi zagotovili enake konkurenčne pogoje na trgu. Večina pripomb, prejetih pred izstopom, tudi od držav članic v okviru delavnic, ki jih je Komisija organizirala leta 2018, je bilo nato potrjenih in razširjenih, tudi z vidika prihodnjih odnosov.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Zadevne zainteresirane strani so Komisiji predložile več različnih ocen posledic, ki bi jih imel izstop Združenega kraljestva za sektor zračnega prevoza. Iz teh ocen je razvidno, da bi odsotnost zračnega prometa med EU in Združenim kraljestvom povzročila znatne motnje v EU. Letalska povezljivost je ključnega pomena za širše gospodarstvo. Letalstvo ne le olajša mobilnost, temveč je predvsem močna spodbuda za trgovino, rast in delovna mesta. Neposredni prispevek letalstva k BDP EU znaša 168 milijard EUR, medtem ko splošni učinek skupaj s turizmom znaša 672 milijard EUR zaradi multiplikacijskega učinka⁵. Leta 2019 so potniki, ki so potovali med EU in Združenim kraljestvom, skupaj predstavljali 24 % vsega prometa znotraj EU, čeprav se ta odstotek med državami članicami EU precej razlikuje. Leta 2019 so poleg tega 19,5 % razpoložljivih sedežev na rednih letih znotraj EU nudili letalski prevozniki z licenco Združenega kraljestva, medtem ko so 50,4 % ostalega prometa med EU in Združenim kraljestvom nudili letalski prevozniki z licenco EU. Alternativne možnosti prevoza so zlasti železnica in morske povezave, vendar le za majhno število držav, kot so Belgija, Francija in Irska. Za druge, bolj vzhodno ali južno ležeče države v Uniji, prevoz po železnici in cesti zaradi časa potovanja ne more nadomestiti zračnega prevoza. Zato je treba ublažiti znatno škodljiv učinek celotne izgube letalske povezljivosti na gospodarstvo in državljane EU.

Med sedanjo krizo zaradi pandemije, ki je hudo prizadela letalsko panogo Unije in gospodarstvo nasploh, in po njej bi se negativni učinki hudih motenj v letalski povezljivosti med Združenim kraljestvom in Unijo seveda samo še okrepili.

- **Ocena učinka**

Ocena učinka ni potrebna zaradi izjemne narave razmer in omejenih potreb obdobja, v katerem se izvaja sprememba statusa Združenega kraljestva. Na voljo ni nobene druge možnosti politike, ki bi se pravno ali materialno razlikovala od predlagane možnosti.

- **Temeljne pravice**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Ni relevantno.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Ni relevantno.

⁵ Air Transport Action Group (ATAG): ATAG – Aviation benefits beyond borders (Koristi letalstva, ki presegajo meje; poročilo za leto 2020).

- **Obrazložitevni dokumenti (za direktive)**

Ni relevantno.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Kot je bilo že omenjeno, je cilj tega predloga določiti začasne ukrepe, ki bi urejali zračni prevoz med Unijo in Združenim kraljestvom po koncu prehodnega obdobja, če ne bo mogoče doseči sporazuma o ureditvi te zadeve (člen 1). Ti ukrepi naj bi ohranili osnovno povezljivost v prehodnem obdobju, dokler ne bo mogoče skleniti takega sporazuma (člen 14).

Najprej (člen 3) predlagana uredba določa enostransko podelitev prvih, drugih, tretjih in četrtih prometnih pravic letalskim prevoznikom Združenega kraljestva, da bi lahko še naprej opravljali prelete in tehnične postanke na ozemlju Unije ter direktne lete med zadevnima ozemljema. Med potniškimi in tovornimi operacijami ali med rednim in posebnim zračnim prevozom ni razlik. Prevoznikom iz Združenega kraljestva bo tudi omogočeno (člen 4) opravljanje teh storitev z dogovori o letih pod skupno oznako ali o rezervaciji prostora ter sklepanje sporazumov o zakupu pod strogimi pogoji (člen 5), medtem ko druga običajna sredstva za doseg prožnosti (kot je zamenjava zrakoplova brez zamenjave številke leta ali koterminalizacija) niso predvidena.

Ker za pravice, podeljene prevoznikom Združenega kraljestva, velja načelo „vzajemnosti“, predlagana uredba (člen 6) določa mehanizem za zagotovitev, da pravice, ki jih imajo prevozniki Unije v Združenem kraljestvu, ostanejo enakovredne pravicam, ki so prevoznikom Združenega kraljestva podeljene na podlagi predlagane uredbe. V nasprotnem primeru je Komisija pooblaščenca, da z izvedbenimi akti sprejme potrebne ukrepe za izboljšanje situacije, vključno z omejitvijo ali preklicem operativnih dovoljenj letalskih prevoznikov Združenega kraljestva. Ocena ravni enakovrednosti in sprejetje popravilnih ukrepov s strani Komisije nista povezana le s strogo in formalno skladnostjo med obema pravnima redoma; potrebna sta tudi zaradi precejšnjih razlik med zadevnima trgovama in da bi se izognili pristopu slepega posnemanja, ki bi se na koncu lahko izkazal kot nasproten interesom Unije.

V skladu s prizadevanji pri vseh svojih sporazumih o storitvah zračnega prevoza Unija tudi s predlagano uredbo, čeprav je njen cilj začasno zagotoviti osnovno povezljivost, določa prožen mehanizem za zagotovitev, da bodo imeli letalski prevozniki Unije poštene in enake možnosti za konkuriranje prevoznikom Združenega kraljestva, ko pravo Unije za Združeno kraljestvo ne bo več zavezujoče. Da bi bili konkurenčni pogoji enaki tudi po koncu prehodnega obdobja, mora Združeno kraljestvo še naprej uporabljati dovolj visoke standarde na področju zračnega prevoza glede: poštene konkurence, vključno s pravnim urejanjem kartelov, zlorabo prevladujočega položaja in združitvami; prepovedi neupravičenih vladnih subvencij; varstva delavcev; varstva okolja; varnosti in zaščite. Poleg tega je treba zagotoviti, da prevozniki iz Unije ne bodo ne pravno ne dejansko diskriminirani v Združenem kraljestvu. Zato predlagana uredba Komisiji nalaga (člen 7) nalogo spremljanja konkurenčnih pogojev med letalskimi prevozniki Skupnosti in Združenega kraljestva ter jo pooblašča, da z izvedbenimi akti sprejme potrebne ukrepe za zagotovitev stalnega izpolnjevanja navedenih pogojev.

Vzpostavljeni so potrebni postopki, da lahko države članice preverijo, ali je Združeno kraljestvo v skladu z mednarodno prizanimi varnostnimi standardi izdalo licenco ali spričevalo letalskim prevoznikom, zrakoplovom in posadki, ki letijo na njihovo ozemlje na podlagi te uredbe, da se upošteva vsa ustrezna nacionalna zakonodaja in zakonodaja Unije ter da se dovoljene pravice ne presežejo (členi 8 do 11).

Posebna določba opominja države članice, da se z Združenim kraljestvom ne smejo pogajati o kakršnih koli dvostranskih sporazumih o storitvah zračnega prevoza ali jih skleniti v zvezi z zadevami, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, in prevoznikom Združenega kraljestva ne smejo podeliti drugih pravic v zvezi z zračnim prevozom razen tistih, ki so podeljene v tej uredbi (člen 3). Kljub temu bodo zadevni pristojni organi seveda lahko sodelovali, kot je potrebno za dobro izvajanje Uredbe (člen 12), da bo upravljanje storitev zračnega prevoza, ki se bodo po koncu prehodnega obdobja še naprej opravljale pod njegovim okriljem, potekalo čim bolj nemoteno.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o skupnih pravilih za zagotovitev osnovne letalske povezljivosti po koncu prehodnega obdobja iz Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom³,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Sporazum o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo⁴ (v nadaljnjem besedilu: sporazum o izstopu) je Unija sklenila s Sklepom Sveta (EU) 2020/135⁵ in je začel veljati 1. februarja 2020. Prehodno obdobje iz člena 126 Sporazuma o izstopu, v katerem se za Združeno kraljestvo in v njem še naprej uporablja pravo Unije na podlagi člena 127 navedenega sporazuma, se izteče 31. decembra 2020. Svet je 25. februarja 2020 sprejel Sklep Sveta (EU, Euratom) 2020/266 o pooblastilu za začetek pogajanj o novem sporazumu o partnerstvu z Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska⁶. Kot izhaja iz pogajalskih smernic, pooblastilo zajema med drugim elemente, ki so potrebni za celovito rešitev odnosov z Združenim kraljestvom na področju letalstva po koncu prehodnega obdobja. Toda ni jasno, ali bo do konca tega obdobja začeti veljati sporazum med Unijo in Združenim kraljestvom, ki bo urejal njune prihodnje odnose na tem področju.

¹ Mnenje ...

² Mnenje ...

³ Stališče Evropskega parlamenta z dne ...

⁴ UL L 29, 31.1.2020, str. 7.

⁵ Sklep Sveta (EU) 2020/135 z dne 30. januarja 2020 o sklenitvi Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo (UL L 29, 31.1.2020, str. 1).

⁶ UL L 58, 27.2.2020, str. 53.

- (2) Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta⁷ določa pogoje za izdajo operativne licence Unije letalskim prevoznikom in vzpostavlja svobodo opravljanja storitev zračnega prevoza znotraj EU.
- (3) Po koncu prehodnega obdobja in ob odsotnosti posebnih določb bi prenehale vse pravice in obveznosti, ki izhajajo iz prava Unije v zvezi z dostopom do trga, kot so bile vzpostavljene z Uredbo (ES) št. 1008/2008, kar se tiče razmerja med Združenim kraljestvom in državami članicami.
- (4) Zato je treba določiti začasni sklop ukrepov, ki bodo prevoznikom z licenco, izdano v Združenem kraljestvu, omogočali, da opravljajo storitve zračnega prometa med ozemljem Združenega kraljestva in državami članicami. Da bi vzpostavili ustrezno ravnovesje med Združenim kraljestvom in državami članicami, bi morale biti tako dodeljene pravice pogojene z dodelitvijo enakovrednih pravic letalskim prevoznikom z licenco, izdano v Uniji, s strani Združenega kraljestva in zanje bi morali veljati določeni pogoji za zagotavljanje poštene konkurence.
- (5) Da bi bila upoštevana prehodna narava te uredbe, bi moralo biti njeno izvajanje omejeno na čas do 30. junija 2021 oziroma, če bo začel veljati prej, do začetka veljavnosti ali, če je tako določeno, začasne uporabe prihodnjega sporazuma z Združenim kraljestvom o opravljanju storitev zračnega prevoza, ki ga bo Komisija dosegla s pogajanjem v skladu s členom 218 PDEU in katerega pogodbenica bo Unija.
- (6) Da bi ohranili stopnjo povezljivosti, ki bo koristna za obe strani, bi bilo treba tako za letalske prevoznike Združenega kraljestva kot za tiste iz Unije določiti nekatere dogovore o sodelovanju pri trženju v skladu z načelom vzajemnosti.
- (7) Ta uredba državam članicam ne bi smela preprečiti izdaje dovoljenja letalskim prevoznikom Unije za opravljanje rednih zračnih prevozov v okviru uveljavljanja pravic, ki jim jih je dodelilo Združeno kraljestvo, podobno kot v primerih, ki nastanejo v okviru mednarodnih sporazumov. Pri teh dovoljenjih države članice ne bi smele diskriminirati med letalskimi prevozniki Unije.
- (8) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba Komisiji podeliti izvedbena pooblastila za sprejetje ukrepov, ki jamčijo ustrezno stopnjo vzajemnosti med pravicami, ki jih Unija in Združeno kraljestvo enostransko podelita letalskim prevoznikom druge strani, ter ki zagotavljajo, da lahko letalski prevozniki Unije pod poštenimi pogoji konkurirajo letalskim prevoznikom Združenega kraljestva pri opravljanju storitev zračnega prevoza. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁸. Zaradi njihovega morebitnega učinka na letalsko povezljivost držav članic bi bilo treba za sprejetje teh ukrepov uporabiti postopek pregleda. Kadar je to potrebno iz izredno nujnih razlogov, bi morala Komisija v ustrezno utemeljenih primerih sprejeti izvedbene akte, ki se začnejo uporabljati takoj. Ti ustrezno utemeljeni primeri bi lahko nastopili v okoliščinah, ko Združeno kraljestvo ne zagotavlja enakih pravic letalskim prevoznikom Unije in s tem povzroča očitno neravnovesje, ali če manj ugodni konkurenčni pogoji kot tisti, ki jih imajo letalski prevozniki Združenega kraljestva pri izvajanju storitev zračnega prevoza, ki jih vključuje ta uredba, ogrožajo ekonomsko vzdržnost letalskih prevoznikov Unije.

⁷ Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

⁸ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (9) Ker cilja te uredbe, tj. določitve začasnih ukrepov za urejanje zračnega prevoza med Unijo in Združenim kraljestvom, če do konca prehodnega obdobja ne bo sklenjen sporazum o njihovih prihodnjih odnosih na področju letalstva, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za dosego navedenega cilja.
- (10) Zaradi nujnosti, ki jo narekuje konec zgoraj navedenega prehodnega obdobja, je primerno določiti izjemo od roka osmih tednov iz člena 4 Protokola št. 1 o vlogi nacionalnih parlamentov v Evropski uniji, ki je priložen Pogodbi o Evropski uniji, Pogodbi o delovanju Evropske unije in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti za atomsko energijo.
- (11) Ozemeljsko področje uporabe te uredbe in sklicevanje na Združeno kraljestvo v tej uredbi ne vključujeta Gibraltarja.
- (12) Ta uredba ne posega v pravni položaj Kraljevine Španije v zvezi s suverenostjo nad ozemljem, na katerem je letališče Gibraltarja.
- (13) Določbe te uredbe bi morale začeti veljati čim prej in bi se morale načeloma začeti uporabljati od dneva, ki sledi koncu prehodnega obdobja iz sporazuma o izstopu, če do tega datuma ne začne veljati sporazum o prihodnjih odnosih med Unijo in Združenim kraljestvom na področju letalstva. Da pa bi bilo mogoče čim prej izvesti potrebne upravne postopke, bi bilo treba nekatere določbe uporabljati od začetka veljavnosti te uredbe –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1
Področje uporabe

Ta uredba določa začasni sklop ukrepov za urejanje zračnega prevoza med Unijo in Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska (v nadaljnjem besedilu: Združeno kraljestvo) po koncu prehodnega obdobja iz člena 126 sporazuma o izstopu.

Člen 2
Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „zračni prevoz“ pomeni prevoz potnikov, prtljage, tovora in pošte z zrakoplovom, ločeno ali skupaj, ki je na voljo javnosti za plačilo ali najem ter vključuje storitve rednega in izrednega zračnega prevoza;
2. „mednarodni zračni prevoz“ pomeni zračni prevoz, ki poteka čez zračni prostor nad ozemljem več kot ene države;
3. „letalski prevoznik Unije“ pomeni letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo je izdal organ, pristojen za izdajo licenc, v skladu s poglavjem II Uredbe (ES) št. 1008/2008;
4. „letalski prevoznik Združenega kraljestva“ pomeni letalskega prevoznika, ki:
 - (a) ima svoj glavni kraj poslovanja v Združenem kraljestvu; ter
 - (b) izpolnjuje enega od naslednjih dveh pogojev:
 - (i) Združeno kraljestvo in/ali državljani Združenega kraljestva imajo v lasti več kot 50 % podjetja in ga dejansko nadzorujejo, bodisi neposredno ali posredno prek enega ali več vmesnih podjetij, ali
 - (ii) države članice Unije in/ali državljani držav članic Unije in/ali druge države članice Evropskega gospodarskega prostora in/ali državljani takšnih držav imajo, v kateri koli kombinaciji, bodisi same(-i) bodisi skupaj z Združenim kraljestvom in/ali državljani Združenega kraljestva, v lasti več kot 50 % podjetja in ga dejansko nadzorujejo, bodisi neposredno ali posredno prek enega ali več vmesnih podjetij;
 - (c) je imel v primeru iz točke (b)(ii) veljavno operativno licenco v skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008 na dan pred prvim dnevom začetka uporabe te uredbe iz prvega pododstavka člena 14(2);
5. „dejanski nadzor“ pomeni odnos, vzpostavljen s pravicami, pogodbami ali drugimi sredstvi, ki posamezno ali skupaj ob upoštevanju zadevnih dejstev ali zakonov dajejo možnost neposrednega ali posrednega odločilnega vpliva na podjetje, zlasti s:
 - (a) pravico do uporabe celotnega premoženja ali dela premoženja podjetja;
 - (b) pravicami ali pogodbami, ki zagotavljajo odločilen vpliv na sestavo, glasovanje ali odločitve organov podjetja ali kako drugače zagotavljajo odločilen vpliv na vodenje poslovanja podjetja;
6. „konkurenčno pravo“ pomeni pravo, ki obravnava naslednje ravnanje, kadar lahko vpliva na storitve zračnega prevoza:
 - (a) ravnanje, ki ga sestavljajo:

- (i) sporazumi med letalskimi prevozniki, odločitve združenj letalskih prevoznikov in usklajena ravnanja, katerih cilj ali posledica je preprečevanje, omejevanje ali izkrivljanje konkurence;
 - (ii) zlorabe prevladujočega položaja s strani enega ali več letalskih prevoznikov;
 - (iii) ukrepi, ki jih je Združeno kraljestvo sprejelo ali ohranilo v veljavi v primeru javnih podjetij in podjetij, ki jim je Združeno kraljestvo podelilo posebne ali izključne pravice, in ki so v nasprotju s točko (i) ali (ii);
- (b) koncentracije letalskih prevoznikov, ki resno ovirajo učinkovito konkurenco, zlasti zaradi nastanka ali krepitev prevladujočega položaja;

7. „subvencija“ pomeni kakršen koli finančni prispevek, ki ga vlada ali kateri koli drugi javni organ na kateri koli ravni podeli letalskemu prevozniku ali letališču ter ki prinaša ugodnost in vključuje:

- (a) neposredni prenos sredstev, kot so nepovratna sredstva, posojila ali infuzije lastniškega kapitala, potencialni neposredni prenos sredstev, prevzem obveznosti, kot so garancije za posojila, kapitalske injekcije, lastništvo, zaščita pred stečajem ali zavarovanje;
- (b) odpoved ali nepobiranje prihodkov, ki bi sicer zapadli v plačilo;
- (c) zagotavljanje blaga ali opravljanje storitev, ki niso splošna infrastruktura, ali nakup blaga ali storitev
- (d) plačila v mehanizmu financiranja ali pooblastitev zasebnega organa oziroma navodilo njemu, da ta izvede eno ali več dejavnosti iz točk (a), (b) in (c), ki so običajno v pristojnosti vlade ali drugega javnega organa, pri čemer se ta praksa dejansko ne razlikuje od običajnih praks vlad;

finančni prispevek vlade ali drugega javnega organa se ne šteje za dodeljeno ugodnost, če bi zasebni udeleženec na trgu – zgolj zaradi možnosti donosa – v enakih razmerah kot zadevni javni organ izvedel enak finančni prispevek;

8. „neodvisni organ za konkurenco“ pomeni organ, ki je pristojen za uporabo in izvrševanje konkurenčnega prava ter nadzor na subvencijami in izpolnjuje naslednje pogoje:

- (a) organ je operativno neodvisen in ustrezno opremljen s sredstvi, potrebnimi za izvajanje svojih nalog;
- (b) organ ima pri opravljanju svojih nalog in izvajanju svojih pooblastil potrebna jamstva za neodvisnost od političnih ali drugih zunanjih vplivov in deluje nepristransko; ter
- (c) odločitve organa so predmet sodnega nadzora;

9. „diskriminacija“ pomeni vsakršno razlikovanje brez objektivne utemeljitve v zvezi z dobavo blaga ali storitev, vključno z javnimi storitvami, ki se uporabljajo za opravljanje storitev zračnega prevoza, ali v zvezi z njihovo obravnavo s strani javnih organov, ki so pristojni za take storitve;

10. „redni zračni prevoz“ pomeni serijo letov z naslednjimi značilnostmi:

- (a) na vsakem letu so širši javnosti na voljo sedeži in/ali zmogljivosti za prevoz tovora in/ali pošte za individualni nakup (neposredno od letalskega prevoznika ali njegovih pooblaščenih zastopnikov);
- (b) opravlja se tako, da zagotavlja prevoz med dvema istima letališčema ali med več istimi letališči bodisi:
 - (i) v skladu z objavljenim voznim redom bodisi

- (ii) s toliko rednimi ali pogostimi leti, da so prepoznavni kot sistematična serija letov;
11. „posebni zračni prevoz“ pomeni komercialni zračni prevoz razen rednega zračnega prevoza;
12. „ozemlje Unije“ pomeni kopensko ozemlje, celinske vode in teritorialno morje držav članic, kjer se uporabljata Pogodba o Evropski uniji in Pogodba o delovanju Evropske unije, v skladu s pogoji iz navedenih pogodb, ter zračni prostor nad njimi;
13. „ozemlje Združenega kraljestva“ pomeni kopensko ozemlje, celinske vode in teritorialno morje Združenega kraljestva ter zračni prostor nad njim;
14. „Čikaška konvencija“ pomeni Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisano v Čikagu dne 7. decembra 1944.

Člen 3 *Prometne pravice*

1. Letalski prevozniki Združenega kraljestva lahko pod pogoji iz te uredbe:
- (a) preletijo ozemlje Unije brez pristanka;
 - (b) pristanejo na ozemlju Unije v nekomercialne namene v smislu Čikaške konvencije;
 - (c) opravljajo storitve rednega in posebnega potniškega, kombiniranega in tovornega mednarodnega zračnega prevoza med katerima koli krajema, od katerih se eden nahaja na ozemlju Združenega kraljestva in drugi na ozemlju Unije.
3. Države članice se z Združenim kraljestvom ne pogajajo o kakršnih koli dvostranskih sporazumih ali dogovorih oziroma jih ne sklenejo v zvezi z zadevami, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, v času, ko se uporablja ta uredba. V tem času prevoznikom Združenega kraljestva ne smejo kako drugače podeliti drugih pravic v zvezi z zračnim prevozom, razen tistih, ki so podeljene v tej uredbi.
4. Države članice lahko ne glede na odstavek 3 v skladu z nacionalnim pravom na svojem ozemlju dovolijo opravljanje storitev zračne reševalne službe z zrakoplovi, registriranimi v Združenem kraljestvu.

Člen 4 *Dogovori o sodelovanju pri trženju*

1. Storitve zračnega prevoza v skladu s členom 3 se lahko opravljajo z dogovori o rezervaciji prostora ali o letih pod skupno oznako, kot sledi:
- (a) letalski prevoznik Združenega kraljestva lahko deluje kot prevoznik, ki trži let katerega koli dejanskega letalskega prevoznika Unije ali Združenega kraljestva ali tretje države, ki opravi let in ki po pravu Unije ali po pravu zadevne države članice ali držav članic uživa potrebne prometne pravice in pravico svojih prevoznikov, da navedene pravice uveljavlja na podlagi zadevnega dogovora;
 - (b) letalski prevoznik Združenega kraljestva lahko deluje kot dejanski prevoznik, ki opravi let s katerim koli letalskim prevoznikom Unije ali Združenega kraljestva ali tretje države, ki trži let in ki po pravu Unije ali po pravu zadevne države članice ali držav članic uživa potrebne pravice do določene proge in pravico svojih prevoznikov, da navedene pravice uveljavlja na podlagi zadevnega dogovora.
2. V nobenem primeru se pravice, dodeljene letalskim prevoznikom Združenega kraljestva v skladu z odstavkom 1, ne razlagajo tako, da se letalskim prevoznikom iz tretjih

držav podeljujejo kakršne koli pravice, razen tistih, ki jih uživajo v skladu s pravom Unije ali pravom zadevne države članice ali držav članic.

3. Uporaba dogovorov o rezervaciji prostora ali o letih pod skupno oznako, bodisi kot dejanski prevoznik bodisi kot prevoznik, ki trži let, letalskemu prevozniku Združenega kraljestva ne omogoča uveljavljanja pravic, ki niso določene v členu 3(1).

To prevoznikom Združenega kraljestva ne preprečuje, da bi opravljali storitve zračnega prevoza med katerima koli točkama, od katerih se ena nahaja na ozemlju Unije, druga pa v tretji državi, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(a) letalski prevoznik Združenega kraljestva deluje kot prevoznik, ki trži let, na podlagi sporazuma o rezervaciji prostora ali o letih pod skupno oznako z dejanskim prevoznikom, ki po pravu Unije ali po pravu zadevne države članice ali držav članic uživa potrebne prometne pravice in pravico, da navedene pravice uveljavlja na podlagi zadevnega dogovora;

(b) zadevna prevozna storitev je del prevoza, ki ga ta prevoznik Združenega kraljestva opravlja od točke na ozemlju Združenega kraljestva do ustrezne točke v zadevni tretji državi.

4. Zadevne države članice zahtevajo, da dogovore iz tega členaodobrijo njihovi pristojni organi, da se preveri izpolnjevanje pogojev iz tega člena ter veljavnih zahtev prava Unije in nacionalnega prava, zlasti glede varnosti in zaščite.

Člen 5 Zakup zrakoplovov

1. Letalski prevoznik Združenega kraljestva lahko pri uveljavljanju pravic iz člena 3(1) opravlja storitve zračnega prevoza z lastnim zrakoplovom in v vseh naslednjih primerih:

(a) z uporabo zrakoplova, zakupljenega brez posadke pri katerem koli najemodajalcu;

(b) z uporabo zrakoplova, zakupljenega s posadko pri katerem koli letalskem prevozniku Združenega kraljestva;

(c) z uporabo zrakoplova, zakupljenega s posadko pri letalskem prevozniku katere koli druge države, ki ni Združeno kraljestvo, pod pogojem, da je zakup upravičen na podlagi izjemnih potreb, potreb glede sezonske zmogljivosti ali operativnih težav najemnika, in če zakup ne presega obdobja, ki je nujno potrebno za izpolnitev teh potreb ali za premostitev teh težav.

2. Zadevne države članice zahtevajo, da dogovore iz odstavka 1odobrijo njihovi pristojni organi, da se preveri izpolnjevanje navedenih pogojev ter veljavnih zahtev prava Unije in nacionalnega prava, zlasti glede varnosti in varovanja.

Člen 6 Enakovrednost pravic

1. Komisija spremlja pravice, ki jih Združeno kraljestvo podeli letalskim prevoznikom Unije, in pogoje za njihovo uveljavljanje.

2. Če Komisija ugotovi, da pravice, ki jih je Združeno kraljestvo podelilo letalskim prevoznikom Unije, pravno ali dejansko niso enakovredne pravicam, podeljenim letalskim prevoznikom Združenega kraljestva na podlagi te uredbe, ali da navedene pravice niso enako na voljo vsem prevoznikom Unije, Komisija za ponovno vzpostavitev enakovrednosti brez odlašanja sprejme izvedbene akte, s katerimi:

- (a) določi mejne vrednosti za dovoljeno zmogljivost za redni zračni prevoz, ki je na voljo letalskim prevoznikom Združenega kraljestva, in zahteva, da države članice ustrezno prilagodijo tako obstoječa kot na novo izdana operativna dovoljenja letalskih prevoznikov Združenega kraljestva;
- (b) zahteva, da države članice zavrnejo, prekličejo ali začasno razveljavijo navedena operativna dovoljenja; ali
- (c) naloži finančne dajatve ali operativne omejitve.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 13(2). Sprejmejo se v skladu z nujnim postopkom iz člena 13(3), če je to potrebno v izredno nujnih in ustrezno utemeljenih primerih resnega pomanjkanja enakovrednosti za namene odstavka 2.

Člen 7 *Poštena konkurenca*

1. Komisija spremlja pogoje, pod katerimi letalski prevozniki Unije in letališča Unije konkurirajo letalskim prevoznikom Združenega kraljestva in letališčem Združenega kraljestva pri opravljanju storitev zračnega prevoza, ki jih zajema ta uredba.

2. Če Komisija ugotovi, da so navedeni pogoji zaradi katerih koli razmer iz odstavka 3 znatno manj ugodni od tistih, ki veljajo za letalske prevoznike Združenega kraljestva, za izboljšanje razmer brez odlašanja sprejme izvedbene akte, s katerimi:

- (a) določi mejne vrednosti za dovoljeno zmogljivost za redni zračni prevoz, ki je na voljo letalskim prevoznikom Združenega kraljestva, in zahteva, da države članice ustrezno prilagodijo tako obstoječa kot na novo izdana operativna dovoljenja letalskih prevoznikov Združenega kraljestva;
- (b) zahteva, da države članice zavrnejo, prekličejo ali začasno razveljavijo navedena operativna dovoljenja nekaterim ali vsem letalskim prevoznikom Združenega kraljestva; ali
- (c) naloži finančne dajatve ali operativne omejitve.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 13(2). Sprejmejo se v skladu z nujnim postopkom iz člena 13(3), če je to potrebno v izredno nujnih in ustrezno utemeljenih primerih, ko je ogrožena ekonomska vzdržnost ene ali več operacij letalskih prevoznikov Unije.

3. Izvedbeni akti iz odstavka 2 se pod pogoji iz navedenega odstavka sprejmejo za izboljšanje naslednjih razmer:

- (a) Združeno kraljestvo podeli subvencije;
- (b) Združeno kraljestvo ni vzpostavilo konkurenčnega prava ali ga ne uporablja učinkovito;
- (c) Združeno kraljestvo ni vzpostavilo neodvisnega organa za konkurenco ali ga ne ohranja;
- (d) Združeno kraljestvo uporablja standarde za varstvo delavcev, varnost, zaščito ali okolje, ki so nižji od standardov iz prava Unije, ali so, če v pravu Unije ni ustreznih določb, nižji od standardov, ki jih uporabljajo vse države članice, ali v vsakem primeru nižji od ustreznih mednarodnih standardov;
- (e) kakršna koli oblika diskriminacije letalskih prevoznikov Unije.

4. Za namene odstavka 1 lahko Komisija zahteva informacije od pristojnih organov Združenega kraljestva, letalskih prevoznikov Združenega kraljestva ali letališč Združenega kraljestva. Če pristojni organi Združenega kraljestva, letalski prevoznik Združenega kraljestva ali letališče Združenega kraljestva ne zagotovijo zahtevanih informacij v razumnem roku, ki ga je določila Komisija, ali predložijo nepopolne informacije, lahko Komisija ravna v skladu z odstavkom 2.

5. Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (EU) št. 2019/712⁹ se ne uporablja za zadeve, ki spadajo na področje uporabe te uredbe.

Člen 8 *Operativno dovoljenje*

1. Brez poseganja v zakonodajo Unije in nacionalno zakonodajo o varnosti v letalstvu morajo letalski prevozniki Združenega kraljestva pridobiti operativno dovoljenje od vsake države članice, v kateri želijo opravljati prevoz, da bi lahko uveljavljali pravice, ki so jim podeljene na podlagi člena 3.

2. Po prejemu zahtevka za izdajo operativnega dovoljenja, ki ga vloži letalski prevoznik Združenega kraljestva, zadevna država članica nemudoma izda ustrezno operativno dovoljenje, pod pogojem da:

(a) ima letalski prevoznik Združenega kraljestva, ki zaprosi za dovoljenje, veljavno operativno licenco v skladu z zakonodajo Združenega kraljestva; ter

(b) Združeno kraljestvo izvaja in vzdržuje učinkovit regulativni nadzor nad letalskim prevoznikom Združenega kraljestva, ki zaprosi za dovoljenje, je pristojni organ jasno opredeljen in ima letalski prevoznik Združenega kraljestva spričevalo letalskega prevoznika, ki ga je izdal navedeni organ.

3. Brez poseganja v potrebo po zagotovitvi dovolj dolgega časovnega obdobja za izvedbo potrebnih ocen so letalski prevozniki Združenega kraljestva upravičeni do oddaje zahtevkov za operativna dovoljenja od datuma začetka veljavnosti te uredbe. Države članice so od navedenega datuma pooblašene za odobritev navedenih zahtevkov, če so izpolnjeni pogoji za takšno odobritev. Vendar vsako izdano dovoljenje začne učinkovati šele na prvi dan začetka uporabe te uredbe, ki je določen v prvem pododstavku člena 14(2).

Člen 9 *Operativni načrti, programi in vozni redi*

1. Letalski prevozniki Združenega kraljestva pristojnim organom vsake zadevne države članice predložijo v odobritev operativne načrte, programe in vozne rede za storitve zračnega prevoza. To storijo vsaj 30 dni pred začetkom operacij.

2. Ob upoštevanju člena 8 se lahko operativni načrti, programi in vozni redi za sezono IATA, ki je v teku na prvi dan začetka uporabe te uredbe, kot je določeno v prvem pododstavku člena 14(2), in za prvo sezono zatem predložijo in odobrijo pred navedenim datumom.

3. Ta uredba državam članicam ne preprečuje izdaje dovoljenja prevoznikom Unije za opravljanje rednih zračnih prevozov v okviru uveljavljanja pravic, ki jim jih je dodelilo

⁹ Uredba (EU) 2019/712 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o varstvu konkurence v zračnem prevozu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 868/2004 (UL L 123, 10.5.2019, str. 4).

Združeno kraljestvo. Pri teh dovoljenjih države članice ne diskriminirajo med prevozniki Unije.

Člen 10

Zavrnitev, preklic, začasni odvzem in omejitev dovoljenja

1. Države članice zavrnejo ali, odvisno od primera, prekličejo ali začasno razveljavijo operativno dovoljenje letalskega prevoznika Združenega kraljestva, če:
 - (a) se letalski prevoznik na podlagi te uredbe ne šteje za letalskega prevoznika Združenega kraljestva; ali
 - (b) pogoji iz člena 8(2) niso izpolnjeni.
2. Države članice zavrnejo, prekličejo, začasno razveljavijo, omejijo ali pogojujejo operativno dovoljenje letalskega prevoznika Združenega kraljestva oziroma omejijo ali pogojujejo njegove operacije v katerih koli od naslednjih okoliščin:
 - (a) veljavne zahteve za varnost in zaščito niso izpolnjene;
 - (b) zahteve, ki veljajo za prihod zrakoplovov, ki opravljajo zračni prevoz, na ozemlje zadevne države članice, opravljanje dejavnosti na njem ali odhod z njega, niso izpolnjene;
 - (c) zahteve, ki veljajo za prihod potnikov, posadke, prtljage, tovora in/ali pošte na zrakoplovu na ozemlje zadevne države članice, opravljanje dejavnosti na njem in odhod z njega (vključno s predpisi v zvezi z vstopom, mejno kontrolo, imigracijo, potnimi listinami, carino in karanteno ali za pošto v skladu s poštnimi predpisi), niso izpolnjene.
3. Države članice zavrnejo, prekličejo, začasno razveljavijo, omejijo ali pogojujejo operativna dovoljenja letalskih prevoznikov Združenega kraljestva oziroma omejijo ali pogojujejo njihove operacije, če to zahteva Komisija v skladu s členom 6 ali 7.
4. Države članice Komisijo in druge države članice brez nepotrebnega odlašanja obvestijo o kakršni koli odločitvi o zavrnitvi ali preklicu operativnega dovoljenja letalskega prevoznika Združenega kraljestva na podlagi odstavkov 1 in 2.

Člen 11

Spričevala in licence

Spričevala o plovnosti, spričevala o usposobljenosti in licence, ki jih je izdalo ali potrdilo Združeno kraljestvo in še veljajo, države članice priznajo kot veljavne za namen opravljanja storitev zračnega prevoza s strani letalskih prevoznikov Združenega kraljestva na podlagi te uredbe, pod pogojem, da so bila takšna spričevala ali licence izdane ali potrjene na podlagi vsaj ustreznih mednarodnih standardov, določenih na podlagi Čikaške konvencije, in v skladu z njimi.

Člen 12

Posvetovanje in sodelovanje

1. Pristojni organi držav članic se po potrebi posvetujejo s pristojnimi organi Združenega kraljestva in z njimi sodelujejo, da se zagotovi izvajanje te uredbe.
2. Države članice Komisiji na zahtevo brez nepotrebnega odlašanja zagotovijo vse informacije, ki so jih pridobile v skladu z odstavkom 1 tega člena, ali katere koli druge informacije, ki so pomembne za izvajanje členov 6 in 7.

Člen 13
Odbor

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen z Uredbo (ES) št. 1008/2008. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 8 Uredbe (EU) št. 182/2011 v povezavi s členom 5 navedene uredbe.

Člen 14
Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Uporablja se od dneva, ki sledi dnevju, na katerega se pravo Unije preneha uporabljati za Združeno kraljestvo na podlagi členov 126 in 127 sporazuma o izstopu.
Vendar se člen 8(3) in člen 9(2) uporabljata od začetka veljavnosti te uredbe.
3. Ta uredba se ne uporablja, če začne do datuma iz prvega pododstavka odstavka 2 veljati sporazum z Združenim kraljestvom o celoviti ureditvi opravljanja storitev zračnega prevoza, katerega pogodbenica je Unija.
4. Ta uredba se preneha uporabljati na zgodnejšega od naslednjih dveh datumov:
 - (a) 30. junij 2021
 - (b) datum, na katerega začne veljati sporazum iz odstavka 3, oziroma datum, od katerega se začasno uporablja.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik