

Brusel 21. prosince 2018
(OR. en)

15788/18

**Interinstitucionální spis:
2018/0433 (COD)**

**AVIATION 175
PREP-BXT 65**

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	20. prosince 2018
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2018) 893 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v letecké dopravě s ohledem na vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Unie

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2018) 893 final.

Příloha: COM(2018) 893 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 19.12.2018
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v letecké dopravě s ohledem
na vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Unie**

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Dne 29. března 2017 oznámilo Spojené království svůj záměr vystoupit z Unie podle článku 50 Smlouvy o Evropské unii. To znamená, že nebude-li dohoda o vystoupení¹ ratifikována, přestane pro Spojené království ode dne 30. března 2019 (dále jen „datum vystoupení“) platit veškeré primární a sekundární právo Unie. Spojené království se v tom okamžiku stane třetí zemí.

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 službami².

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.

Pokud by nebylo v dohodě o vystoupení výslovně uvedeno jinak, letecké služby mezi Spojeným královstvím a členskými státy by se po vystoupení Spojeného království přestaly řídit uvedeným nařízením. Kromě toho by někteří letečtí dopravci, kteří jsou držitelem provozní licence vydané Spojeným královstvím nebo jejichž hlavní místo obchodní činnosti se nachází ve Spojeném království nebo kteří jsou nadpoloviční většinou vlastněni či skutečně kontrolováni Spojeným královstvím nebo jeho státními příslušníky, přestali splňovat podmínky stanovené v uvedeném nařízení k tomu, aby mohli být považováni za dopravce Unie.

Z toho vyplývá, že bez příslušných ustanovení v dohodě o vystoupení by ode dne 30. března 2019 neexistoval žádný právní základ pro to, aby příslušní dopravci mohli poskytovat letecké služby mezi Spojeným královstvím a členskými státy. Dopravci v kterékoli z výše uvedených situací by přišli o provozní licenci Unie a v důsledku toho by již neměli právo poskytovat letecké služby uvnitř Unie.

Přímé služby letecké dopravy mezi Spojeným královstvím a členskými státy provozují téměř výhradně dopravci Spojeného království a Unie. Pokud by tyto dopravci ztratili své právo provozovat letecké služby mezi Spojeným královstvím a členskými státy, mělo by to za následek vážné komplikace. Většina, ne-li všechny letecké trasy mezi Uníí a Spojeným královstvím by přestaly být obsluhovány. Naproti tomu trasy uvnitř Unie, které by dopravci Spojeného království přestali po jeho vystoupení z Unie obsluhovat, by zůstaly plně přístupné dopravcům Unie.

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² Příloha 1B Dohody o zřízení Světové obchodní organizace, podepsané v Marrákeši dne 15. dubna 1994.

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.

Ve sdělení „Příprava na vystoupení Spojeného království z Evropské unie dne 30. března 2019: alternativní akční plán“ ze dne 13. listopadu 2018³ oznámila Komise svůj záměr navrhnout opatření, která zajistí, aby letečtí dopravci ze Spojeného království směli létat přes území Evropské unie, dělat technické zastávky (např. doplňování paliva bez nastoupení/vystoupení cestujících), jakož i přistávat v Evropské unii a letět zpět do Spojeného království. Tato opatření budou podmíněna tím, že Spojené království bude na letecké dopravce z Evropské unie uplatňovat rovnocenná opatření.

Cílem předkládaného návrhu je tedy stanovit prozatímní opatření upravující leteckou dopravu mezi Unií a Spojeným královstvím po jeho vystoupení z Unie (článek 1). Tato opatření jsou určena k zachování základního propojení po krátkou přechodnou dobu (článek 12).

V prvé řadě navrhované nařízení (článek 3) stanoví jednostranné udělení první, druhé, třetí a čtvrté svobody přepravních 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. V souladu s cílem navrhovaného nařízení zajistit základní propojení je kapacita, kterou budou letečtí dopravci Spojeného království moci nabídnout, fixována na úrovni před brexitem, jež je vyjádřena počtem letů („spojů“). Toto nařízení nestanoví, že by dopravci Spojeného království mohli k poskytování leteckých služeb využívat některý z obvyklých nástrojů operační flexibility (např. leasing letadel, změna letadel nebo poskytování přepravních služeb do více než jednoho místa u stejné služby).

Vzhledem k tomu, že práva udělená dopravcům Spojeného království podléhají zásadě „vzájemnosti“, stanoví navrhované nařízení (článek 4) 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

³ COM(2018) 880 final.

podmínky vyžadují, aby Spojené království i po svém vystoupení 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 a 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 5) 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 6 až 9).

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 10), aby bylo co nejméně narušeno řízení leteckých služeb, které budou i nadále poskytovány na jeho základě i po vystoupení Spojeného království z EU.

Evropská rada (článek 50) zopakovala dne 13. prosince 2018 svou výzvu, aby se na všech úrovních zintenzivnila práce zajišťující připravenost na důsledky vystoupení Spojeného království, a to při zohlednění veškerých možných vyústění. Tento akt je součástí balíčku opatření, která Komise přijímá v reakci na tuto výzvu.

- **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 okamžikem vystoupení Spojeného království z EU a v případě neexistence dohody o vystoupení přestane vztahovat na leteckou dopravu mezi Spojeným královstvím a zbývajících členskými státy. Navrhované podmínky jsou v tomto ohledu omezeny na to, co je nezbytné, aby nedocházelo k nepřiměřeným komplikacím. Jejich použití má být omezeno pouze na určitou dobu. Návrh je tedy plně v souladu se stávajícími právními předpisy, zejména s nařízením (ES) č. 1008/2008.

- **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 (SFEU).

- **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.

- **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 odpovídá naléhavosti situace/kontextu, neboť doba, která zbývá do vystoupení (nebude-li uzavřena dohoda o vystoupení), je příliš krátká na to, aby umožnila provedení ustanovení ve směrnici.

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

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

Není možné 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**

Na problémy spojené s vystoupením Spojeného království z EU upozornily a možná řešení navrhly různé zúčastněné strany z odvětví letectví a zástupci členských států.

Společným tématem v prezentovaných názorech byla nutnost regulačního zásahu zaměřeného na zachování určité míry propojení v letecké dopravě. Co se týče provozních práv, ke zmírnění škodlivých účinků případné absence dohody o vystoupení nemohou zúčastněné strany přijmout vlastní alternativní opatření. Nejméně šest zástupců leteckých dopravců, uskupení leteckých dopravců a letišť (zejména prostřednictvím Mezinárodní rady letišť pro Evropu) vyjádřilo názor, že pro letecké dopravce ze Spojeného království by měl být zachován stávající stav a že by měli mít stejnou úroveň přístupu na trh jako před

vystoupením. 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. Dne 12. června 2018 Komise uspořádala pracovní setkání EU-27 na téma připravenosti, na němž odborníci členských států zabývající se civilním letectvím zejména zdůraznili, že je třeba přijmout alternativní opatření na úrovni EU s cílem zajistit základní propojení mezi EU-27 a Spojeným královstvím v případě neexistence dohody o vystoupení.

Tyto připomínky byly při přípravě návrhu náležitě zohledněny.

- **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 letecké dopravy mezi EU-27 a Spojeným královstvím by v EU-27 způsobila vážné komplikace. 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 110 miliard EUR, ovšem díky multiplikačnímu účinku představuje jeho celkový dopad až 510 miliard EUR⁴. V roce 2016 představovali cestující na linkách mezi EU-27 a Spojeným královstvím 16 % všech pasažérů v EU, ačkoli toto číslo se v jednotlivých členských státech značně lišilo a mohlo přesáhnout 25 %. Dále v roce 2017 licencovaní letečtí dopravci Spojeného království zajistili 19,3 % letecké dopravy uvnitř EU, přičemž licencovaní letečtí dopravci z EU-27 realizovali 44,7 % provozu mezi EU-27 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 ke své pomalosti leteckou dopravu nahradit. Je proto třeba zmírnit výrazný škodlivý dopad případné úplné ztráty leteckého propojení na hospodářství a občany zemí EU-27.

- **Posouzení dopadů**

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

- **Základní práva**

Tento návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Nevztahuje se na tento návrh.

⁴ Steer Davies Gleave – *Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report* (Studie zaměstnanosti a pracovních podmínek v letecké dopravě a na letištích: závěrečná zpráva), 2015.

5. OSTATNÍ PRVKY

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

Nevztahuje se na tento návrh.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v letecké dopravě s ohledem na vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Unie

(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 výboru⁵,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁶,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Spojené království dne 29. března 2017 oznámilo svůj záměr vystoupit z Unie na základě článku 50 Smlouvy o Evropské unii. Ode dne vstupu dohody o vystoupení v platnost, nebo v případě, že nebude uzavřena, dva roky po uvedeném oznámení, tj. počínaje 30. březnem 2019, se přestanou na Spojené království vztahovat Smlouvy, nerozhodne-li Evropská rada jednomyslně po dohodě se Spojeným královstvím o prodloužení této lhůty.
- (2) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008⁷ stanoví podmínky pro vydávání provozní licence Unie leteckým dopravcům a zavádí svobodu poskytovat letecké služby uvnitř EU.
- (3) Při neexistenci 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 Evropského parlamentu a Rady (ES) č.

⁵ Úř. věst. C , , s. .

⁶ Úř. věst. C , [...], s. .

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

1008/2008, co se týče vztahu mezi Spojeným královstvím a zbývajících 27 členskými státy.

- (4) Je proto nezbytné stanovit dočasný soubor opatření, která dopravcům licencovaným ve Spojeném království umožní poskytovat služby letecké dopravy mezi územím Spojeného království a zbývajících 27 členskými státy. Aby byla zajištěna řádná rovnováha mezi Spojeným královstvím a zbývajících členskými státy, měla by být takto udělená práva podmíněna tím, že Spojené království poskytne dopravcům licencovaným v Evropské unii rovnocenná práva a že tato práva budou podléhat určitým podmínkám zajišťujícím spravedlivou hospodářskou soutěž.
- (5) Aby se zohlednila dočasná povaha tohoto nařízení, mělo by být jeho používání omezeno na krátké časové období, aniž by bylo dotčeno možné sjednání a vstup v platnost budoucí dohody mezi Unií a Spojeným královstvím o poskytování leteckých služeb.
- (6) Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro provádění tohoto nařízení, měly by 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, že dopravci z Unie mohou při poskytování leteckých služeb konkurovat dopravcům ze Spojeného království za spravedlivých podmínek. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁸.
- (7) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovení prozatímních opatření upravujících leteckou dopravu mezi Unií a Spojeným královstvím v případě neexistence dohody o vystoupení, nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy, ale spíše jich z důvodu jejich rozsahu či účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, smí Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.
- (8) Ustanovení tohoto nařízení by měla vstoupit v platnost co nejdříve a měla by se v zásadě použít ode dne následujícího po dni, kdy Smlouvy přestanou pro Spojené království a ve Spojeném království platit, nevstoupí-li do uvedeného data v platnost dohoda o vystoupení uzavřená se Spojeným královstvím. Aby však bylo možné provést nezbytné správní postupy co nejdříve, měla by se některá ustanovení použít ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost,

⁸ 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).

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 jeho vystoupení z Unie.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

1. „leteckou dopravou“ se rozumí přeprava cestujících, zavazadel, nákladu a pošty uskutečněná odděleně či společně letadlem, poskytovaná veřejnosti za úplatu nebo nájemné, včetně pravidelných a nepravidelných leteckých služeb;
2. „mezinárodní leteckou dopravou“ se rozumí letecká doprava, která využívá vzdušný prostor nad územím více než jednoho státu;
3. „leteckým dopravcem Unie“ se rozumí letecký dopravce s platnou provozní licenci vydanou příslušným orgánem vydávajícím licenci v souladu s kapitolou II nařízení (ES) č. 1008/2008;
4. „leteckým dopravcem Spojeného království“ se rozumí letecký dopravce, který:
 - a) má hlavní místo obchodní činnosti ve Spojeném království a
 - b) splňuje jednu z těchto dvou podmínek:
 - i) Spojené království anebo státní příslušníci Spojeného království vlastní více než 50 % podniku a fakticky jej kontrolují, a to přímo či nepřímo prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků, nebo
 - ii) členské státy Unie anebo státní příslušníci členských států Unie anebo ostatní členské státy Evropského hospodářského prostoru anebo státní příslušníci těchto států, v jakékoli kombinaci, samostatně nebo spolu se Spojeným královstvím anebo státními příslušníky Spojeného království vlastní více než 50 % podniku a fakticky jej kontrolují, a to přímo či 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 uvedenému v čl. 12 odst. 2 platnou provozní licenci podle nařízení (ES) č. 1008/2008;

5. „faktickou kontrolou“ se rozumí 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“ se rozumí 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 ze strany jednoho nebo více leteckých dopravců;
 - 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), a
 - b) spojování leteckých dopravců, jež významně brání účinné hospodářské soutěži, zejména v důsledku vytvoření nebo posilování dominantního postavení;
7. „subvencí“ se rozumí 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 ve prospěch podniku nebo převzetí jeho 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 nebo
 - d) provádění plateb do mechanismu financování nebo pověření soukromého subjektu, nebo nařízení soukromému subjektu, aby vykonával jednu nebo více funkcí popsanych 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 soukromý účastník trhu působící pouze na základě vyhlídky na dosažení zisku, který je ve stejné situaci jako dotyčný veřejný subjekt, poskytl stejný finanční příspěvek;

8. „nezávislým orgánem pro hospodářskou soutěž“ se rozumí orgán, který je odpovědný za uplatňování a prosazování právních předpisů v oblasti hospodářské soutěže, jakož i za kontrolu subvencí a splňuje všechny 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 orgán potřebné záruky nezávislosti na politickém nebo jiném vnějším vlivu a jedná nestranně a
 - c) rozhodnutí orgánu podléhají soudnímu přezkumu;
9. „diskriminací“ se rozumí 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 všechny tyto vlastnosti:
 - a) pro každý let jsou k dispozici místa nebo kapacita pro přepravu nákladu nebo poštovních zásilek pro individuální prodej veřejnosti buď přímo leteckým dopravcem, nebo jeho schválenými zástupci;
 - b) let je provozován za účelem poskytování dopravy mezi dvěma nebo více stejnými letišti, a to:
 - i) podle zveřejněného letového řádu, nebo
 - ii) s lety tak pravidelnými nebo čtenými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;
11. „nepravidelnou službou letecké dopravy“ se rozumí služby komerční letecké dopravy vykonávané jinak než jako pravidelná letecká doprava;
12. „územím Unie“ se rozumí pevninské území, vnitřní vody a teritoriální moře členských států, na které se vztahuje Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie za podmínek v nich stanovených, a vzdušný prostor nad nimi;
13. „územím Spojeného království“ se rozumí pevninské území, vnitřní vody a teritoriální moře Spojeného království a vzdušný prostor nad nimi;
14. „úmluvou“ se rozumí Úmluva o mezinárodním civilním letectví, otevřená k podpisu 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 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.
2. S výhradou článků 4 a 5 platí, že při poskytování pravidelných služeb letecké dopravy podle tohoto nařízení nesmí celková sezónní kapacita nabízená leteckými dopravci Spojeného království na trasách mezi Spojeným královstvím a jednotlivými členskými státy překročit celkový počet spojů provozovaných těmito dopravci na daných trasách v zimní a letní letové sezóně IATA roku 2018.
3. Členské státy nesjednávají ani neuzavřou se Spojeným královstvím žádné dvoustranné dohody nebo ujednání o záležitostech spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení. Leteckým dopravcům Spojeného království neudělí v souvislosti s leteckou dopravou žádná jiná práva než ta, která jsou udělena tímto nařízením.

Článek 4

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, může za účelem obnovení rovnocennosti prostřednictvím prováděcích aktů přijatých postupem podle čl. 25 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008:
 - a) regulovat kapacitu dostupnou pro letecké dopravce Spojeného království v mezích stanovených v čl. 3 odst. 2 a požadovat, aby členské státy příslušným 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) přijmout jiná vhodná opatření.

Spravedlivá hospodářská soutěž

1. Komise sleduje podmínky, za nichž letečtí dopravci Unie a letiště Unie konkurují leteckým dopravcům Spojeného království a letištím 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 tohoto článku jsou tyto podmínky výrazně méně příznivé, než jaké mají letečtí dopravci Spojeného království, může k nápravě dané situace prostřednictvím prováděcích aktů přijatých postupem podle čl. 25 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008:
 - a) regulovat kapacitu dostupnou pro letecké dopravce Spojeného království v mezích stanovených v čl. 3 odst. 2 a požadovat, aby členské státy příslušně upravily stávající i nově udělená provozní oprávnění leteckých dopravců Spojeného království;
 - b) požadovat, aby členské státy odepřely, pozastavily nebo zrušily uvedená provozní povolení některým nebo všem leteckým dopravcům Spojeného království, nebo
 - c) přijmout jiná vhodná opatření.
3. Prováděcí akty podle odstavce 2 mohou být 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 nebo životního prostředí, 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 v souladu s odstavcem 2.

Článek 6

Provozní oprávnění

1. Aniž jsou dotčeny právní předpisy Unie a vnitrostátní právní předpisy týkající se 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) žádající letecký dopravce Spojeného království je držitelem platné provozní licence v souladu s právními předpisy Spojeného království a
 - b) Spojené království vykonává a udržuje nad žádajícím 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, kdy toto nařízení vstoupí 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 uvedeným v čl. 12. odst. 2.

Článek 7

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 6 lze provozní plány, programy a letové řády pro sezónu IATA, která probíhá v první den použitelnosti tohoto nařízení uvedenému v čl. 12 odst. 2, jakož i pro první následující sezónu předložit a schválit před tímto datem.

Článek 8

Odepření, zrušení, pozastavení a omezení provozního oprávnění

1. Členské státy odeprou, 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. 6 odst. 2.
2. Členské státy odepřou, zruší, pozastaví, 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 bezpečnost a ochranu;
 - b) nebyly dodrženy platné požadavky týkající se přiletu letadla použitého k letecké dopravě na území dotčeného členského státu, jeho provozování na něm a odletu z něj;
 - c) nebyly dodrženy platné požadavky týkající se vstupu cestujících, posádky, zavazadel, nákladu anebo letecké 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, 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 4 nebo 5.
4. Členské státy informují Komisi a ostatní členské státy o rozhodnutích odepřít nebo zrušit provozní oprávnění leteckého dopravce Spojeného království podle odstavců 1 nebo 2.

Článek 9

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 licence byly vydány nebo potvrzeny přinejmenším podle příslušných stanovených podle úmluvy.

Článek 10

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 nebo jakékoli jiné informace důležité pro provádění článků 4 a 5 tohoto nařízení.

Článek 11

Výbor

Komisi je nápomocen výbor zřízený podle článku 25 nařízení (ES) č. 1008/2008.

Článek 12

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 na základě čl. 50 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii pro Spojené království platit.

Ustanovení čl. 6 odst. 3 a čl. 7 odst. 2 se však použijí od dne vstupu tohoto nařízení v platnost.
3. Toto nařízení se nepoužije v případě, jestliže do data uvedeného v odst. 2 prvním pododstavci vstoupí v platnost dohoda o vystoupení uzavřená se Spojeným královstvím v souladu s čl. 50 odst. 2 Smlouvy o Evropské unii.
4. Toto nařízení pozbývá platnosti dřívějším z těchto dvou dnů:
 - a) dnem vstupu dohody mezi Unií a Spojeným královstvím o poskytování letecké dopravy mezi nimi v platnost, nebo případně dnem, od kdy bude prozatímně prováděna, nebo
 - b) dnem 30. března 2020.

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*