



Bruselj, 19.12.2018  
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Predlog

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o skupnih pravilih za zagotavljanje osnovne letalske povezljivosti v zvezi z izstopom  
Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Unije**

(Besedilo velja za EGP)

## OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

### 1. OZADJE PREDLOGA

#### • Razlogi za predlog in njegovi cilji

Združeno kraljestvo je 29. marca 2017 predložilo uradno obvestilo o svoji nameri o izstopu iz Unije v skladu s členom 50 Pogodbe o Evropski uniji. To pomeni, da bo 30. marca 2019 (datum izstopa) za Združeno kraljestvo prenehala veljati vsa primarna in sekundarna zakonodaja Unije, če sporazum o izstopu<sup>1</sup> ne bo ratificiran. Združeno kraljestvo bo s tem postalo tretja država.

Mednarodni zračni prevoz ne more potekati brez izrecnega soglasja vpletenih držav, in sicer zaradi njihove popolne in izključne suverenosti v zračnem prostoru 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 storitvami<sup>2</sup>.

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.

Če se z določbami sporazuma o izstopu ne določi drugače, navedena uredba po izstopu ne bo več urejala storitev zračnega prevoza med Združenim kraljestvom in državami članicami. Poleg tega nekateri letalski prevozniki ne bodo več izpolnjevali pogojev za prevoznike Unije iz navedene uredbe, saj bodo ali imeli operativno licenco, ki so jo izdali organi Združenega kraljestva, ali bo njihov glavni kraj poslovanja v Združenem kraljestvu ali bodo v večinski lasti oziroma pod dejanskim nadzorom Združenega kraljestva ali njegovih državljanov.

Če se torej z določbami sporazuma o izstopu ne določi drugače, od 30. marca 2019 dalje ne bo pravne podlage za opravljanje storitev zračnega prevoza med Združenim kraljestvom in državami članicami s strani njunih letalskih prevoznikov. Letalski prevozniki bi v katerem koli od zgoraj opisanih primerov izgubili svojo operativno licenco Unije in posledično ne bi imeli več pravice opravljanja storitev zračnega prevoza znotraj Unije.

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 rutah ali vsaj večini zračnih rut med Unijo in Združenim kraljestvom ne bi bilo več letov. Nasprotno pa bi rute znotraj Unije, na katerih po izstopu ne bi bilo več letov prevoznikov Združenega kraljestva, ostale v celoti dostopne za prevoznike Unije.

Po pričakovanjih bodo v primeru scenarija brez dogovora posledice za zadevna gospodarstva resne, kot je opisano v nadaljevanju. Zaradi iskanja alternativnih rut bi se znatno podaljšal čas

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> Priloga 1B Marakeškega sporazuma o ustanovitvi Svetovne trgovinske organizacije, podpisanega 15. aprila 1994 v Marakešu.

in zvišali stroški letalskih potovanj, povečal bi se tudi pritisk na infrastrukturo zračnega prevoza na navedenih alternativnih rutah 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.

V svojem sporočilu z naslovom „Priprave na izstop Združenega kraljestva iz Evropske unije 30. marca 2019: načrt ukrepov za nepredvidljive razmere“ z dne 13. novembra 2018<sup>3</sup> je Komisija napovedala, da namerava predlagati ukrepe za zagotovitev, da bodo letalski prevozniki iz Združenega kraljestva lahko leteli preko ozemlja Evropske unije, opravili tehnične postanke (npr. za oskrbo z gorivom brez vkrcanja/izkrcanja potnikov) ter pristali v Evropski uniji in odleteli nazaj v Združeno kraljestvo. Navedeni ukrepi bi se izvajali pod pogojem, da Združeno kraljestvo za letalske prevoznike iz Evropske unije izvaja enakovredne ukrepe.

Zato je cilj tega predloga določiti začasne ukrepe, ki bi urejali zračni prevoz med Unijo in Združenim kraljestvom po njegovem izstopu iz Unije (člen 1). S temi ukrepi naj bi se ohranila osnovna povezljivost v kratkem prehodnem obdobju (člen 12).

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. V skladu s ciljem zagotavljanja osnovne povezljivosti iz predlagane uredbe je zmožljivost, ki jo bodo letalski prevozniki Združenega kraljestva lahko ponudili, zamrznjena na ravneh pred brexitom, izraženih v številu letov (v nadaljnjem besedilu: pogostost letov). Za prevoznike Združenega kraljestva niso bila predvidena nobena običajna operativna orodja za prožnost (kot so dogovori o sodelovanju na področju trženja, zakup zrakoplova, zamenjava zrakoplova brez zamenjave številke leta ali koterminalizacija) pri opravljanju storitev zračnega prevoza na podlagi Uredbe.

Ker za pravice, podeljene prevoznikom Združenega kraljestva, velja načelo „vzajemnosti“, predlagana uredba (člen 4) 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 trgovinoma 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 izstopu, mora Združeno kraljestvo še naprej uporabljati dovolj visoke standarde na področju zračnega prevoza glede:

---

<sup>3</sup> COM(2018) 880 final.

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 Unije ne bodo ne pravno ne dejansko diskriminirani v Združenem kraljestvu. Zato predlagana uredba Komisiji nalaga (člen 5) nalogo spremljanja konkurenčnih pogojev med letalskimi prevozniki Unije 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 priznanimi 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 6 do 9).

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 10), da bo upravljanje storitev zračnega prevoza, ki se bodo po izstopu Združenega kraljestva še naprej opravljale pod njegovim okriljem, potekalo čim bolj nemoteno.

Evropski svet (člen 50) je 13. decembra 2018 ponovno pozval k intenzivnejšim prizadevanjem na vseh ravneh in ob upoštevanju vseh možnih izidov, da bomo pripravljeni na posledice izstopa Združenega kraljestva. Ta akt je del svežnja ukrepov, ki jih Komisija sprejema kot odgovor na ta poziv.

- **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 ne bo več uporabljala za zračni prevoz med Združenim kraljestvom in ostalimi državami članicami od izstopa Združenega kraljestva dalje in ob odsotnosti sporazuma o izstopu. Predlagane določbe so omejene na tisto, kar je v tem pogledu potrebno, da bi se preprečile nesorazmerne motnje. Uporabljale naj bi se le v omejenem časovnem obdobju. Ta predlog je zato v celoti skladen z obstoječo zakonodajo in zlasti z Uredbo (ES) št. 1008/2008.

- **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, in 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.

- **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 pred izstopom na voljo premalo časa (brez sklenitve sporazuma o izstopu) za prenos določb, ki bi jih vsebovala direktiva.

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

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti 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**

Različne zainteresirane strani v letalstvu in predstavniki držav članic so opozorili na izzive, ki izhajajo iz izstopa Združenega kraljestva iz EU, in možne rešitve.

Skupna tema v predstavljenih mnenjih je bila potreba po regulativnih ukrepih, da bi se ohranila določena stopnja letalske povezljivosti. 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 izstopu. Vsaj šest letalskih prevoznikov in skupin letalskih prevoznikov ter predstavnikov letališč (večinoma preko Evropske sekcije Mednarodnega letališkega sveta) je izrazilo mnenje, da bi bilo treba v zvezi z letalskimi prevozniki Združenega kraljestva ohraniti nespremenjeno stanje, tako da se ohrani enaka raven dostopa do trga kot pred izstopom. Vendar pa so nasprotno druge zainteresirane strani (večinoma predstavniki letalskih prevoznikov EU-27) poudarile, da ob odsotnosti popolne regulativne usklajenosti ne bi smeli ohraniti nespremenjenega stanja, da bi zagotovili enake konkurenčne pogoje na trgu. Komisija je 12. junija 2018 organizirala delavnico EU-27 o pripravljenosti, na kateri so strokovnjaki za civilno letalstvo držav članic zlasti poudarili, da bi bilo treba za zagotovitev osnovne povezljivosti med EU-27 in Združenim kraljestvom sprejeti ukrepe za nepredvidljive razmere na ravni EU, če ne bo sklenjen sporazum o izstopu.

Te pripombe so bile ustrezno upoštevane pri pripravi predloga.

- **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-27 in Združenim kraljestvom povzročila znatne motnje v EU-27. 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 110 milijard EUR, medtem ko splošni učinek skupaj s turizmom znaša 510 milijard EUR zaradi multiplikacijskega učinka<sup>4</sup>. Leta 2016 so potniki, ki so potovali med EU-27 in Združenim kraljestvom, skupaj predstavljali 16 % vsega prometa znotraj EU, čeprav se ta odstotek precej razlikuje med državami članicami EU in lahko znaša več kot 25 %. Poleg tega so leta 2017 19,3 % zračnih prevozov znotraj EU opravili letalski prevozniki z licenco Združenega kraljestva, medtem ko so 44,7 % prevozov med EU-27 in Združenim kraljestvom opravili letalski prevozniki z licenco EU-27. 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 državljanke EU-27.

- **Ocena učinka**

Ocena učinka ni potrebna zaradi posebne narave situacije in omejenih potreb v obdobju izvedbe spremembe statusa Združenega kraljestva. Razen predlagane možnosti ni na voljo drugih možnosti politike, ki bi bile materialno in pravno različne.

- **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.

---

<sup>4</sup> Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report, 2015 (*Študija o zaposlovanju in delovnih pogojih v zračnem prevozu in na letališčih: končno poročilo, 2015*).

Predlog

## UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

### **o skupnih pravilih za zagotavljanje osnovne letalske povezljivosti v zvezi z izstopom Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Unije**

(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 odbora<sup>5</sup>,  
ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>6</sup>,  
v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,  
ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Združeno kraljestvo je 29. marca 2017 predložilo uradno obvestilo o svoji nameri o izstopu iz Unije v skladu s členom 50 Pogodbe o Evropski uniji. Pogodbi se bosta za Združeno kraljestvo prenehali uporabljati z dnem začetka veljavnosti sporazuma o izstopu, sicer pa dve leti po uradnem obvestilu, torej od 30. marca 2019 dalje, razen če Evropski svet po dogovoru z Združenim kraljestvom ne sklene, da se navedeno obdobje podaljša.
- (2) Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>7</sup> določa pogoje za izdajo operativne licence Unije letalskim prevoznikom in vzpostavlja svobodo opravljanja storitev zračnega prevoza znotraj EU.
- (3) Ob odsotnosti posebnih določb bi se z izstopom Združenega kraljestva iz Unije 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 preostalimi 27 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 preostalimi 27 državami članicami. Da bi vzpostavili ustrezno ravnovesje med Združenim kraljestvom in preostalimi državami članicami, bi morale biti tako dodeljene pravice pogojene z dodelitvijo enakovrednih pravic prevoznikom z licenco, izdano v Evropski uniji, s strani Združenega kraljestva in zanje bi morali veljati določeni pogoji za zagotavljanje poštene konkurence.

<sup>5</sup> UL C , , str. .

<sup>6</sup> UL C , [...], str. .

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

- (5) Zaradi svoje začasnosti bi se morala ta uredba uporabljati v kratkem časovnem obdobju, brez poseganja v morebitna pogajanja in začetek veljavnosti prihodnjega sporazuma, ki bi vseboval določbo o sporazumu o storitvah zračnega prevoza med Unijo in Združenim kraljestvom.
- (6) 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 prevozniki Unije pod poštenimi pogoji konkurirajo 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 Sveta<sup>8</sup>.
- (7) Ker cilja te uredbe, tj. določitve začasnih ukrepov za urejanje zračnega prevoza med Unijo in Združenim kraljestvom v primeru odsotnosti sporazuma o izstopu, 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 doseg navedenega cilja.
- (8) Določbe te uredbe bi morale začeti veljati čim prej in bi se morale načeloma začeti uporabljati dan po tem, ko se Pogodbi prenehata uporabljati za Združeno kraljestvo in v njem, razen če do takrat začne veljati sporazum o izstopu, sklenjen z Združenim kraljestvom. Za čimprejšnjo izvedbo potrebnih upravnih postopkov pa bi morale nekatere določbe začeti veljati z začetkom 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 njegovem izstopu iz Unije.

### *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 posebnega zračnega prevoza;
2. „mednarodni zračni prevoz“ pomeni zračni prevoz, ki poteka čez zračni prostor nad ozemljem več kot ene države;

---

<sup>8</sup> 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).



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 člena 12(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 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 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); ter
  - (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; ali
- (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 nad subvencijami in izpolnjuje vse naslednje pogoje:
  - (a) organ je operativno neodvisen in je 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 sedeži in/ali zmogljivost prevoza tovora in/ali pošte javnosti na voljo za individualen nakup (bodisi neposredno od letalskega prevoznika bodisi od njegovih pooblaščenih zastopnikov);
  - (b) opravlja se tako, da se zagotovi prevoz med dvema istima letališčema ali več letališči:
    - (i) v skladu z objavljenim voznim redom ali
    - (ii) z leti, ki so tako redni ali pogosti, da tvorijo prepoznavno sistematično serijo;
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. „Konvencija“ pomeni Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu, ki je bila na voljo za podpis 7. decembra 1944 v Čikagu.

### *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 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.
2. Ob upoštevanju členov 4 in 5 pri opravljanju storitev rednega zračnega prevoza na podlagi te uredbe celotna sezonska zmogljivost, ki jo zagotovijo letalski prevozniki Združenega kraljestva za rute med Združenim kraljestvom in vsako državo članico, ne preseže pogostosti letov, ki so jih opravili navedeni prevozniki na navedenih rutah med zimsko in poletno sezono IATA v letu 2018.
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. Prevoznikom Združenega kraljestva ne smejo kako drugače podeliti drugih pravic v zvezi z zračnim prevozom razen tistih, ki so podeljene v tej uredbi.

### *Člen 4*

#### **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, niso ne pravno ne dejansko enakovredne pravicam, podeljenim letalskim prevoznikom Združenega kraljestva na podlagi te uredbe, ali da navedene pravice niso enako na voljo vsem prevoznikom Unije, lahko za ponovno vzpostavitev enakovrednosti z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom iz člena 25(2) Uredbe (ES) št. 1008/2008:
  - (a) prilagodi zmogljivost, ki je na voljo letalskim prevoznikom Združenega kraljestva znotraj meje, določene v členu 3(2), 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) sprejme druge ustrezne ukrepe.

## Člen 5

### 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 tega člena znatno manj ugodni od tistih, ki veljajo za letalske prevoznike Združenega kraljestva, lahko za izboljšanje razmer z izvedbenim aktom, sprejetim v skladu s postopkom iz člena 25(2) Uredbe (ES) št. 1008/2008:
  - (a) prilagodi zmogljivost, ki je na voljo letalskim prevoznikom Združenega kraljestva znotraj meje, določene v členu 3(2), 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, preklicajo ali začasno razveljavijo navedena operativna dovoljenja nekaterim ali vsem letalskim prevoznikom Združenega kraljestva; ali
  - (c) sprejme druge ustrezne ukrepe.
3. Izvedbeni akti iz odstavka 2 se lahko 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.

## Člen 6

### 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 veljati šele na prvi dan začetka uporabe te uredbe iz člena 12(2).

#### *Člen 7*

##### **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 6 se lahko operativni načrti, programi in vozni redi za sezono IATA, ki je v teku na prvi dan začetka uporabe te uredbe iz člena 12(2), in za prvo sezono zatem predložijo in odobrijo pred navedenim datumom.

#### *Člen 8*

##### **Zavrnitev, preklic, začasna razveljavitev in omejitve 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 6(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 4 ali 5.
4. Države članice Komisijo in druge države članice obvestijo o kakršni koli odločitvi o zavrnitvi ali preklicu operativnega dovoljenja letalskega prevoznika Združenega kraljestva na podlagi odstavkov 1 in 2.

#### *Člen 9*

### **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 Konvencije, in v skladu z njimi.

#### *Člen 10*

### **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, ali katere koli druge informacije, ki so pomembne za izvajanje členov 4 in 5 te uredbe.

#### *Člen 11*

### **Odbor**

Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 25 Uredbe (ES) št. 1008/2008.

#### *Člen 12*

### **Začetek veljavnosti in uporaba**

1. Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Uporablja se od dneva, ki sledi dnevu, na katerega se pravo Unije preneha uporabljati za Združeno kraljestvo na podlagi člena 50(3) Pogodbe o Evropski uniji.  
Vendar se člen 6(3) in člen 7(2) uporabljata od začetka veljavnosti te uredbe.
3. Ta uredba se ne uporablja, če sporazum o izstopu, sklenjen z Združenim kraljestvom v skladu s členom 50(2) Pogodbe o Evropski uniji, začne veljati do datuma iz prvega pododstavka odstavka 2.
4. Ta uredba se preneha uporabljati na zgodnejšega od naslednjih dveh datumov:

- (a) datum, na katerega začne veljati sporazum med Unijo in Združenim kraljestvom, ki ureja opravljanje storitev zračnega prevoza med njima, ali, odvisno od primera, se začne uporabljati začasno; ali
- (b) 30. marca 2020.

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

V Bruslju,

*Za Evropski parlament  
Predsednik*

*Za Svet  
Predsednik*