EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 13.3.2020.
COM(2020) 111 final

2020/0042 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EEZ) br. 95/93 o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Uredbom Vijeća (EEZ) br. 95/93[1] utvrđuju se pravila za dodjelu slotova u zračnim lukama EU-a. Članak 10. te uredbe sadržava pravilo „iskoristi ili izgubi”, prema kojem zračni prijevoznici moraju iskoristiti najmanje 80 % dodijeljenih slotova u nekom razdoblju reda letenja (ljetnom ili zimskom) kako bi zadržali prednost u okviru iste serije slotova u odgovarajućem razdoblju reda letenja sljedeće godine (tzv. „stečena prava”).

Pojava virusa SARS-CoV-2 ima ozbiljne posljedice za zračne prijevoznike i dovela je do znatnog pada zračnog prometa od početka 2020. Europski zračni prijevoznici te su posljedice prvi put primijetili kod letova u Narodnu Republiku Kinu i Posebno Upravno Područje Narodne Republike Kine Hong Kong i iz njih u siječnju 2020., no širenje virusa od siječnja 2020. dovelo je do općeg pogoršanja, među ostalim i u Europi. Nije moguće predvidjeti kako će se epidemija dalje razvijati ni koliko će dugo trajati njezine posljedice.

Međutim, s obzirom na pad potražnje za prijevozom putnika, zračni prijevoznici već su počeli otkazivati letove te ih i dalje otkazuju, zbog čega će iskorištenost slotova tijekom zimskog razdoblja reda letenja 2019.–2020. i ljetnog razdoblja reda letenja 2020. pasti ispod praga od 80 % koji je utvrđen Uredbom.

Nakon što je od 2009. do 2019. prosječni godišnji rast broja putnika u Europi iznosio 3,3 %, Eurocontrol je zabilježio pad broja letova od 10 % u prva dva tjedna ožujka 2020. u usporedbi s istim razdobljem 2019. S obzirom na pad potražnje uzrokovan krizom većina europskih zračnih prijevoznika prestaje koristiti zrakoplove. To znači da će se pad broja letova nastaviti. Taj pad u odnosu na prošlu godinu produljuje se i na ljetnu sezonu, za koju je, prema podacima IATA-e, pad u broju rezervacija zračnih prijevoznika u usporedbi s prošlom godinom iznosio 40–60 % za razdoblje od ožujka do lipnja 2020. za linije izvan Italije, a taj je pad bio izraženiji na kraćim nego na duljim letovima. Broj rezervacija na talijanskim linijama početkom ožujka 2020. pao je za više od 50 %, a faktor popunjenosti bio je tek 40 %.

Europske zračne luke predviđaju da će u prvom tromjesečju 2020. izgubiti 67 milijuna putnika. To ozbiljno utječe na zračni promet u cijeloj Uniji.

Na temelju trenutačnih informacija Eurocontrola, zračnih prijevoznika i zračnih luka, razumno je pretpostaviti da će se trenutačna situacija, čija je glavna značajka izniman pad potražnje, nastaviti barem tijekom ožujka, travnja, svibnja i lipnja 2020.

Međutim, prema Uredbi o dodjeli slotova, zračni prijevoznici obvezni su koristiti slotove najmanje 80 % vremena tijekom razdoblja reda letenja za koje su im dodijeljeni kako bi se zajamčila dodjela istih slotova u toj sezoni sljedeće godine. Budući da ne postoje mjere kojima se, u svrhu tog izračuna, poništavaju učinci trenutačnih okolnosti, zračni prijevoznici vjerojatno će obavljati velik broj letova s vrlo niskom popunjenosti kako bi zadržali stečena prava te će tako povećavati financijske gubitke i štetno utjecati na okoliš.

Prema Uredbi (EEZ) br. 95/93 koordinator slotova jedina je osoba odgovorna za dodjelu slotova i obvezan je djelovati u skladu s Uredbom [njezinim člankom 4. stavkom 5.].

[1] Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.).

Koordinatori u obavljanju svoje zadaće dodjele slotova djeluju samostalno i bez uputa drugih osoba.

S obzirom na navedene okolnosti Uredbu (EEZ) br. 95/93 trebalo bi izmijeniti kako bi se njome zaštitila stečena prava zračnih prijevoznika na slotove koji nisu iskorišteni u razdoblju u kojem je zrakoplovno tržište najjače pogođeno pojavom virusa SARS-CoV-2. Predloženo razdoblje obuhvaća četveromjesečno razdoblje od ožujka 2020. do lipnja 2020. za sve letove. Usto, s obzirom na to da su ozbiljne posljedice pojave virusa SARS-CoV-2 najprije došle do izražaja u Narodnoj Republici Kini i Posebnom Upravnom Području Narodne Republike Kine Hong Kongu, predlaže se da se stečena prava na slotove za letove u ta tržišta i iz njih zaštite tijekom dužeg ukupnog razdoblja. Dodatno razdoblje počinje 23. siječnja 2020., na datum kad su vlasti zatvorile prvu zračnu luku u Narodnoj Republici Kini.

Ta izmjena bila bi donesena u obliku pravila po kojem koordinatori slotove dodijeljene za predmetna referentna razdoblja smatraju iskorištenima. Tim bi se pravilom ublažile posljedice trenutačne krize i pružila pravna sigurnost zračnim prijevoznicima u pogledu odgovarajućih dijelova razdoblja reda letenja. Slotove koje zračni prijevoznici tako oslobode koordinatori bi prema potrebi mogli preraspodijeliti. Te bi preraspodjele, po svojoj prirodi, bile *ad hoc* i ne bi utjecale na položaj zračnih prijevoznika za koje bi se, prema predloženom pravilu, smatralo da su iskoristili predmetne slotove.

Zbog trenutačnih okolnosti ne može se predvidjeti kad će se situacija u području javnog zdravlja i povjerenje potrošača vratiti u normalno stanje. Ako se situacija u međuvremenu zaista vrati u normalno stanje, produljenje predložene mjere na cijelu ljetnu sezonu 2020. (koja završava 24. listopada 2020.) moglo bi biti nerazmjerno jasno definiranom cilju. Stoga se predlaže da se Komisija ovlasti za produljenje razdoblja primjene mjera, putem delegiranih akata, kad je to potrebno. Komisija bi takve odluke trebala temeljiti na najnovijim dostupnim informacijama koje objavljuje upravitelj mrežom EU-a Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe („Eurocontrol”) i relevantnim znanstvenim savjetima.

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

Uredba (EEZ) br. 95/93 ne odnosi se na probleme povezane s mogućnošću zadržavanja slotova u sljedećim razdobljima reda letenja s kojima se suočavaju zračni prijevoznici zbog pojave virusa SARS-CoV-2. Uredba bi se stoga trebala izmijeniti kako bi se ublažile posljedice trenutačne krize, pružila pravna sigurnost zračnim prijevoznicima i održala jedinstvenost europskog sustava dodjele slotova.

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

Učinkovito funkcioniranje unutarnjeg tržišta u području zračnog prometa i povezanih usluga ovisi o gospodarskim rezultatima zračnih prijevoznika. Gospodarske posljedice pojave virusa SARS-CoV-2 za zračne prijevoznike mogle bi ugroziti njihovu financijsku stabilnost i imati ozbiljan negativan učinak na sustav prijevoza i gospodarstvo u cjelini. Stoga je iznimno važno izmijeniti Uredbu o dodjeli slotova kako bi se riješio taj problem zračnih prijevoznika.

Ta mjera služi i za ispunjavanje važnog cilja održivosti jer zračni prijevoznici više neće imati razlog da obavljaju letove unatoč niskoj popunjenosti samo da ne bi izgubili svoje slotove.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Ova se inicijativa temelji na članku 100. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Tom se odredbom dopušta donošenje svih odgovarajućih odredaba za zračni promet te je već poslužila kao osnova za donošenje Uredbe (EEZ) br. 95/93.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Države članice ne mogu ostvariti ciljeve prijedloga u dovoljnoj mjeri iz sljedećih razloga: Uredbom (EEZ) br. 95/93 ne dopušta se državama članicama da obvežu koordinatore da nekorištene slotove smatraju iskorištenima zbog razloga poput onih koji se ovdje navode. Taj se cilj može postići samo tako da Unija izmijeni samu Uredbu.

- **Proporcionalnost**

Ovaj prijedlog ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje cilja ublažavanja posljedica pojave virusa SARS-CoV-2 u svrhu funkcioniranja Uredbe (EEZ) br. 95/93. Predložena mjera stoga je proporcionalna, među ostalim i zbog pravovremene provedbe za različite vrste odredišta.

- **Odabir instrumenta**

Kako bi se postigao njegov cilj, pravni instrument mora se primjenjivati izravno i općenito, isto kao i sama Uredba (EEZ) br. 95/93. Stoga je primjereni pravni instrument uredba.

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

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

Riječ je o hitnoj mjeri potaknutoj iznenadnom i nepredvidivom pojavom virusa SARS-CoV-2 i posljedičnim širenjem covida-19. Zato mjera nije relevantna za program za primjerenost propisa i nije provedena *ex post* evaluacija.

Međutim, opseg i učinak ove mjere slični su prethodnim izmjenama Uredbe (EEZ) br. 95/93 potaknutima drugim hitnim situacijama. One su uključivale sljedeće situacije:

– 2002., nakon terorističkih napada 11. rujna (Uredba (EZ) br. 894/2002),

– 2003., nakon rata u Iraku i pojave teškog akutnog respiratornog sindroma (SARS) (Uredba (EZ) br. 1554/2003), i

– 2009., tijekom svjetske financijske krize (Uredba (EZ) br. 545/2009).

- **Savjetovanja s dionicima**

S obzirom na hitnost situacije službena savjetovanja s dionicima nisu provedena. Međutim, tijela država članica i dionici pozvali su Komisiju da donese prijedlog odgovarajućih mjera u kontekstu Uredbe (EEZ) br. 95/93.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Kao što je objašnjeno, odgovarajuće prikupljanje stručnog znanja nije bilo moguće zbog hitnosti situacije. Međutim, Komisija je iskoristila iskustvo stečeno primjenom Uredbe (EEZ) br. 95/93 i njezinim izmjenama za koje su se provela savjetovanja sa stručnjacima.

- **Procjena učinka**

S obzirom na hitnost situacije procjena učinka nije provedena. Opseg i učinak ove mjere slični su prethodnim izmjenama Uredbe (EEZ) br. 95/93 potaknutima drugim hitnim situacijama. Mjera je osmišljena da bi se smanjili financijski gubici zračnih prijevoznika zbog pravila „iskoristi ili izgubi” i štetan učinak na okoliš.

- **Temeljna prava**

Nije primjenjivo.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Nije primjenjivo.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Mjera ne uključuje posebne mehanizme praćenja ili izvješćivanja, no Komisija bi trebala biti obvezna pratiti razvoj pojave virusa SARS-CoV-2 i njezin utjecaj na zračni promet te bi, ako je to potrebno, trebala biti ovlaštena donijeti delegirani akt o produljenju razdoblja na koje se mjera odnosi.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Članak 10.a zamjenjuje se novim člankom kako bi se koordinatori, u svrhu procjene stjecanja stečenih prava, obvezali smatrati da je zračni prijevoznik kojem su slotovi prvotno dodijeljeni za razdoblje od 1. ožujka 2020. do 30. lipnja 2020. iskoristio te slotove. U pogledu slotova za letove između EU-a i Narodne Republike Kine ili između EU-a i Posebnog Upravnog Područja Narodne Republike Kine Hong Konga predviđeno je dodatno, ranije razdoblje (od 23. siječnja 2020.). Uvjet je da se, za slučajeve nakon stupanja na snagu predložene Uredbe, svi takvi slotovi moraju vratiti koordinatoru slotova. Za vraćene slotove koji se naknadno preraspodjeljuju drugim zračnim prijevoznicima zračni prijevoznik koji ih koristi neće moći dobiti stečena prava.

Prema članku 10.a Komisija se ujedno ovlašćuje za donošenje delegiranih akata ako se kriza povezana s pojavom virusa SARS-CoV-2 ne riješi te i dalje bude imala negativan učinak na zračni promet, uključujući na stečena prava na slotove. S obzirom na brzinu širenja virusa delegirani akti moraju se donijeti hitnim postupkom.

2020/0042 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EEZ) br. 95/93 o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[2],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[3],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Pojava bolesti COVID-19 uzrokovane koronavirusom 2 povezanim s teškim akutnim respiratornim sindromom (SARS-CoV-2) dovela je do naglog smanjenja zračnog prometa zbog znatnog pada potražnje i izravnih mjera država članica i trećih zemalja usmjerenih na ograničavanje širenja epidemije. Ozbiljne posljedice za zračne prijevoznike počele su se osjećati već u siječnju 2020. u Narodnoj Republici Kini i Posebnom Upravnom Području Narodne Republike Kine Hong Kongu, a sveopće posljedice osjećaju se od 1. ožujka 2020. te će vjerojatno utjecati na najmanje dva razdoblja reda letenja, odnosno zimsko razdoblje reda letenja 2019./2020. i ljetno razdoblje reda letenja 2020.

(2) Te okolnosti nisu pod kontrolom zračnih prijevoznika, a posljedično dobrovoljno ili obvezno otkazivanje letova zračnih prijevoznika nužan je ili legitiman odgovor na te okolnosti. Naime, dobrovoljnim otkazivanjem štiti se financijska stabilnost zračnih prijevoznika i izbjegava se štetan učinak na okoliš praznih ili većinom praznih letova koji se obavljaju samo kako bi se zadržali odgovarajući slotovi u zračnim lukama.

(3) Prema podacima koje objavljuje upravitelj mrežom EU-a Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe („Eurocontrol”) zračni promet u europskoj regiji u prvoj polovini ožujka 2020. pao je za 10 % u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Zračni prijevoznici javljaju velik pad rezervacija i otkazuju znatan broj letova u zimskom razdoblju reda letenja 2019.–2020. i ljetnom razdoblju reda letenja 2020. zbog pojave virusa.

---

[2] SL C, , str. .

[3] SL C, , str. .

(4) Prema članku 8. stavku 2. u vezi s člankom 10. stavkom 2. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 ako zračni prijevoznik ne koristi seriju slotova najmanje 80 % vremena koje mu je dodijeljeno u koordiniranoj zračnoj luci, riskira gubitak prije stečene prednosti u pogledu tih slotova.

(5) Prema članku 10. stavku 4. Uredbe (EEZ) br. 95/93 koordinatori slotova, u svrhu izračuna prije stečene prednosti, smiju zanemariti nekorištenje slotova u zračnim lukama tijekom razdoblja kad zračni prijevoznik ne može obavljati letove zbog, primjerice, zatvaranja zračne luke. Međutim, taj se članak ne odnosi na situacije poput pojave virusa SARS-CoV-2. Stoga je primjereno donijeti odgovarajuću mjeru.

(6) S obzirom na poznate rezervacije i epidemiološka predviđanja, u ovoj se fazi razumno može očekivati da će zbog pojave virusa SARS-CoV-2 doći do znatnog broja otkazivanja u razdoblju od 1. ožujka 2020. do barem 30. lipnja 2020. Nekorištenje slotova dodijeljenih za to razdoblje ne bi trebalo dovesti do gubitka prije stečene prednosti koju bi zračni prijevoznici inače imali. Stoga je nužno definirati uvjete pod kojima bi se za tu svrhu u odgovarajućoj sezoni koja slijedi neiskorišteni slotovi trebali smatrati iskorištenima.

(7) Slotovi u koordiniranim zračnim lukama vrijedan su gospodarski resurs. Unatoč općem padu zračnog prometa otkazivanje letova ne bi trebalo onemogućiti da se slotovima zračnih luka koriste drugi zračni prijevoznici koji bi ih ipak željeli koristiti privremeno, a da se na taj način ne dobivaju stečena prava na te slotove. Stoga, kad slotove ne koristi zračni prijevoznik kojem su dodijeljeni, njih bi odmah trebalo vratiti koordinatoru.

(8) Teško je predvidjeti kako će se dalje razvijati širenje virusa SARS-CoV-2 i kakve će posljedice imati za zračne prijevoznike. Komisija bi trebala neprekidno analizirati posljedice virusa SARS-CoV-2 za sektor zračnog prometa i Unija bi trebala imati mogućnost produljiti, bez nepotrebnog odgađanja, razdoblje tijekom kojeg se primjenjuju mjere predviđene ovom Uredbom ako se loši uvjeti nastave.

(9) Radi produljenja mjera navedenih u ovoj Uredbi, ako je to potrebno i opravdano, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a radi izmjene ove Uredbe kako bi se produljilo vrijeme tijekom kojeg se primjenjuju mjere predviđene ovom Uredbom. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

(10) Uzimajući u obzir hitnost zbog iznimnih okolnosti koje opravdavaju predložene mjere, primjereno je predvidjeti iznimku od roka od osam tjedana iz članka 4. Protokola br. 1 o ulozi nacionalnih parlamenata u Europskoj uniji, priloženog Ugovoru o Europskoj uniji, Ugovoru o funkcioniranju Europske unije i Ugovoru o osnivanju Europske zajednice za atomsku energiju.

(11) Uzimajući u obzir hitnost zbog iznimnih okolnosti koje opravdavaju utvrđene mjere, primjereno je omogućiti trenutačno stupanje na snagu ove Uredbe,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EEZ) br. 95/93 mijenja se kako slijedi:

(1) Članak 10.a zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.a

1. Za potrebe članka 8. stavka 2. i članka 10. stavka 2. koordinatori smatraju da je zračni prijevoznik kojem su slotovi prvotno dodijeljeni za razdoblje od 1. ožujka 2020. do 30. lipnja 2020. iskoristio te slotove.

2. Za potrebe članka 8. stavka 2. i članka 10. stavka 2. koordinatori smatraju da je zračni prijevoznik kojem su slotovi prvotno dodijeljeni za razdoblje od 23. siječnja 2020. do 29. veljače 2020. iskoristio te slotove ako je riječ o letovima između zračnih luka u Europskoj uniji i zračnih luka u Narodnoj Republici Kini ili Posebnom Upravnom Području Narodne Republike Kine Hong Kongu.

3. Kad je riječ o slotovima za dane počevši od tjedan dana od stupanja na snagu ove Uredbe, stavak 1. primjenjuje se samo ako su predmetni neiskorišteni slotovi stavljeni na raspolaganje koordinatoru kako bi ih preraspodijelio drugim zračnim prijevoznicima.

4. Ako Komisija na temelju podataka koje objavi upravitelj mrežom EU-a Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe („Eurocontrol”) bude smatrala da je zračni promet i dalje smanjen u odnosu na isto razdoblje prošle godine i da će se to vjerojatno nastaviti te da je, sudeći po najboljim dostupnim znanstvenim podacima, ta situacija posljedica pojave virusa SARS-CoV-2, Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 12.a kako bi se na odgovarajući način izmijenilo razdoblje navedeno u stavku 1.

5. Komisija neprekidno prati situaciju s obzirom na kriterije iz članka 4. Na temelju podataka koji su joj dostupni, Komisija do 15. travnja 2020. predstavlja sažeto izvješće. Bude li potrebno, u najkraćem mogućem roku donosi delegirani akt iz stavka 4.

6. Ako, u slučaju dugotrajnih posljedica širenja virusa SARS-CoV-2 na sektor zračnog prometa u Europskoj uniji, to zahtijevaju krajnje hitni razlozi, na delegirane akte donesene na temelju ovog članka primjenjuje se postupak predviđen u članku 12.b.”

(2) Umeću se sljedeći članci 12.a i 12.b:

„*Članak 12.a*

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10.a dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od jedne godine počevši od datuma stupanja na snagu ove Uredbe.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 10.a. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 10.a stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 12.b

Hitni postupak

1. Delegirani akti doneseni na temelju ovog članka stupaju na snagu bez odgode i primjenjuju se sve dok nije podnesen nikakav prigovor u skladu sa stavkom 2. Prilikom priopćenja delegiranog akta Europskom parlamentu i Vijeću navode se razlozi za primjenu hitnog postupka.

2. Europski parlament ili Vijeće mogu podnijeti prigovor na delegirani akt u skladu s postupkom iz članka 12.a stavka 6. U takvom slučaju Komisija bez odgode stavlja dotični akt izvan snage nakon što joj Europski parlament ili Vijeće priopće svoju odluku o podnošenju prigovora.”

Članak 2.

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik	*Predsjednik*