



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2018 m. gruodžio 21 d.
(OR. en)

15788/18

Tarpinstitucinė byla:
2018/0433 (COD)

AVIATION 175
PREP-BXT 65

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2018 m. gruodžio 20 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2018) 893 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl bendrų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis oro susisiekimas Jungtinei Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystei išstojus iš Sąjungos

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2018) 893 final.

Pridedama: COM(2018) 893 final

Briuselis, 2018 12 19
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl bendrų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis oro susisiekimas Jungtinei
Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystei išstojus iš Sąjungos**

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

2017 m. kovo 29 d. Jungtinė Karalystė pranešė apie savo ketinimą išstoti iš Sąjungos pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnį. Tai reiškia, kad jei Susitarimas dėl išstojimo¹ nebus ratifikuotas, nuo 2019 m. kovo 30 d. (išstojimo dienos) Jungtinei Karalystei nebebus taikoma Sąjungos pirminė ir antrinė teisė. Taigi Jungtinė Karalystė taps trečiąja šalimi.

Tarptautinis oro susisieikimas negali vykti be aiškaus susijusių valstybių leidimo, nes valstybės turi visas išimtinės suverenias teises į oro erdvę virš savo teritorijos. Įprasta, kad valstybės tarpusavio oro susisieikimą organizuoja dvišaliais oro susisieikimo paslaugų susitarimais (OSPS), kuriuose nustatomos konkrečios abiejų pusių suteikiamos teisės ir naudojimosi jomis sąlygos. Skrydžių teisės ir tiesiogiai su naudojimosi jomis susijusios paslaugos akivaizdžiai neįtrauktos į Bendrojo susitarimo dėl prekybos paslaugomis² taikymo sritį.

Sąjungoje valstybių narių oro vežėjų (toliau – Sąjungos oro vežėjai) laisvė teikti ES vidaus oro susisieikimo paslaugas įtvirtinta tik 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisieikimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių, kuriuo, be kita ko, nustatytos licencijų tiems vežėjams išdavimo taisyklės.

Jei susitarime dėl išstojimo nebus numatyta kitaip, Jungtinei Karalystei išstojus oro susisieikimo paslaugoms tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių minėtas reglamentas nebebus taikomas. Be to, tam tikri oro vežėjai nebeatitiks minėtame reglamente nustatytų Sąjungos oro vežėjams keliamų sąlygų, nes, pavyzdžiui, jų turima licencija vykdyti oro susisieikimą yra išduota Jungtinės Karalystės, pagrindinė jų verslo vieta yra Jungtinėje Karalystėje arba kontrolinis oro vežėjo akcijų paketas priklauso Jungtinei Karalystei ar jos piliečiams arba jis yra faktiškai jų kontroliuojamas.

Tai reiškia, kad jei susitarime dėl išstojimo nebus nustatyta kitaip, nuo 2019 m. kovo 30 d. nebebus teisinio pagrindo atitinkamiems oro vežėjams teikti oro susisieikimo paslaugas tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių. Bet kurioje iš pirmiau nurodytų situacijų atsidūrę vežėjai prarastų Sąjungos licenciją vykdyti oro susisieikimą, todėl nebegalėtų teikti Sąjungos vidaus oro susisieikimo paslaugų.

Tiesiogines oro susisieikimo paslaugas tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių teikia beveik vien Jungtinės Karalystės ir Sąjungos oro vežėjai. Todėl tiems oro vežėjams netekus teisės vykdyti oro susisieikimą tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių, kiltų didelių sutrikimų. Daugelis (kone visi) oro susisieikimo maršrutų tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės būtų nebeaptarnaujami. Ir priešingai, visi Sąjungos vidaus maršrutai, kurių po išstojimo nebeaptarnautų Jungtinės Karalystės oro vežėjai, atitektų Sąjungos vežėjams.

Manoma, kad susitarimo nesudarymo atveju pasekmės atitinkamų šalių ekonomikai būtų skaudžios: ieškant alternatyvių maršrutų smarkiai padidėtų kelionių oro transportu trukmė ir

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

² 1994 m. balandžio 15 d. Marakeše sudarytos Pasaulio prekybos organizacijos steigimo sutarties 1B priedas.

išlaidos, o kartu ir tų alternatyvių maršrutų oro transporto infrastruktūros apkrova, tačiau oro susisiekimo paklausa sumažėtų. Taigi nukentėtų ne tik pats oro susisiekimo sektorius, bet ir kiti smarkiai nuo oro susisiekimo priklausomi ekonomikos sektoriai. Iškilusios prekybos kliūtys trukdytų vykdyti verslą tolimose rinkose ir steigti ar perkelti įmones. Jei būtų sutrikdytos oro susisiekimo jungtys, Sąjunga ir valstybės narės prarastų strateginio turto.

2018 m. lapkričio 13 d. Komunikate „Pasirengimas Jungtinės Karalystės išstojimui iš Europos Sąjungos 2019 m. kovo 30 d. Veiksmų planas nenumatytiems atvejams“³ Komisija paskelbė ketinanti pasiūlyti priemonių, skirtų užtikrinti, kad Jungtinės Karalystės oro vežėjams būtų leista skristi virš Europos Sąjungos teritorijos, atlikti techninius nutūpimus (pvz., prisipilti degalų neįlaipinant ir (arba) neišlaipinant keleivių), taip pat nutūpti Europos Sąjungoje ir grįžti atgal į Jungtinę Karalystę. Tokios priemonės būtų taikomos su sąlyga, kad Jungtinė Karalystė lygiavertės priemonės taikys Europos Sąjungos oro vežėjams.

Taigi šio pasiūlymo tikslas – nustatyti laikinąsias oro susisiekimo tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės reguliavimo priemones, taikytinas pastarajai išstojus iš Sąjungos (1 straipsnis). Šiomis priemonėmis ketinama trumpu pereinamuoju laikotarpiu užtikrinti bazinį susisiekimą (12 straipsnis).

Visų pirma (3 straipsnis) siūlomu reglamentu Jungtinės Karalystės oro vežėjams vienašališkai suteikiamos pirmoji, antroji, trečioji ir ketvirtoji oro erdvės teisės, kad jie ir toliau galėtų skirsti virš Sąjungos teritorijos, atlikti techninius nutūpimus joje ir aptarnauti tiesioginius maršrutus tarp šių dviejų teritorijų. Tai vienodai taikoma keleivių ir krovinių vežimo operacijoms, taip pat reguliariojo ir nereguliariojo oro susisiekimo paslaugoms. Kadangi siūlomo reglamento tikslas – užtikrinti bazinį susisiekimą, – Jungtinės Karalystės oro vežėjams bus leista vykdyti veiklą tokiu pajėgumu (išreikštu skrydžių skaičiumi, arba dažnumu), koks yra iki „Brexit’o“. Šiame reglamente oro susisiekimo paslaugas teikiantiems Jungtinės Karalystės oro vežėjams nenumatyta jokių įprastinių su skrydžių operacijomis susijusių lankstumo priemonių (tokių kaip, pvz., bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimai, orlaivių išperkamoji nuoma, keleivių perlaipinimas ar krovinių perkrovimas į kitos talpos orlaivį ar terminalų susiejimas).

Kadangi teisės Jungtinės Karalystės oro vežėjams suteikiamos abipusiškumo principu, siūlomame reglamente (4 straipsnis) nustatomas mechanizmas, skirtas užtikrinti, kad Sąjungos oro vežėjų teisės Jungtinėje Karalystėje būtų lygiavertės toms teisėms, kurios šiuo reglamentu suteikiamos Jungtinės Karalystės oro vežėjams. Jei to nebūtų, Komisija yra įgaliojama priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos padėčiai ištaisyti būtinos priemonės, įskaitant Jungtinės Karalystės oro vežėjų leidimų vykdyti oro susisiekimą apribojimą arba panaikinimą. Vertindama lygiavertiškumo lygį ir priimdama taisomąsias priemones Komisija siekia ne vien griežto, oficialaus dviejų teisinių sistemų atitikimo: tarp atitinkamų rinkų yra didelių skirtumų, todėl norima išvengti aklo „kopijavimo“, kuris galiausiai gali prieštarauti Sąjungos interesui.

Nors siūlomo reglamento tikslas – laikinai užtikrinti bazinį susisiekimą, juo nustatomas lankstus mechanizmas, kuriuo, kaip ir kitais Sąjungos oro susisiekimo paslaugų susitarimais, siekiama užtikrinti, kad Sąjungos oro vežėjai turėtų sąžiningas ir lygias galimybes konkuruoti su Jungtinės Karalystės vežėjais po to, kai Jungtinės Karalystės nebesaistys Sąjungos teisė. Vienodų sąlygų užtikrinimo principas reikalauja, kad Jungtinė Karalystė ir po išstojimo oro transporto srityje toliau taikytų pakankamai aukštus standartus, susijusius su: sąžininga

³ COM(2018) 880 *final*.

konkurencija, įskaitant kartelių, piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi ir susijungimų reguliavimą; nepagrįstų vyriausybės subsidijų draudimu; darbuotojų apsauga; aplinkos apsauga; sauga ir saugumu. Be to, turi būti užtikrinta, kad Jungtinė Karalystė nediskriminuotų Sąjungos vežėjų nei *de jure*, nei *de facto*. Todėl siūlomu reglamentu Komisijai pavedama užduotis (5 straipsnis) stebėti Sąjungos ir Jungtinės Karalystės oro vežėjų konkurencijos sąlygas ir suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos būtinos priemonės siekiant užtikrinti, kad tų sąlygų visada būtų laikomasi.

Nustatomos būtinos procedūros, kad valstybės narės galėtų patikrinti, ar į jų teritorijas pagal šį reglamentą įskrendantys oro vežėjai, orlaiviai ir įgulos yra licencijuoti arba sertifikuoti Jungtinės Karalystės pagal tarptautiniu mastu pripažintus saugos standartus, ar laikomasi visų nacionalinės ir Sąjungos teisės aktų ir ar neviršijamos visos suteiktos teisės (6–9 straipsniai).

Aiški nuostata įtraukiama siekiant priminti, kad valstybės narės turi nesiderėti dėl jokių dvišalių oro susisieikimo paslaugų susitarimų su Jungtine Karalyste, kurie patektų į šio reglamento taikymo sritį, bei jų nesudarinti ir kad jos turi Jungtinės Karalystės oro vežėjams nesuteikti jokių kitų su oro susisieikimu susijusių teisių nei suteiktosios šiuo reglamentu (3 straipsnis). Tačiau prireikus, be abejo, atitinkamos kompetentingos institucijos galės bendradarbiauti siekdamos, kad reglamentas būtų tinkamai įgyvendinamas (10 straipsnis) ir kad po Jungtinės Karalystės išstojimo toliau teikiamų oro susisieikimo paslaugų valdymas būtų kuo mažiau sutrikdytas.

2018 m. gruodžio 13 d. Europos Vadovų Taryba (50 straipsnis) pakartojo savo raginimą aktyviau visais lygmenimis imtis veiksmų, kad būtų pasirengta Jungtinės Karalystės išstojimo pasekmėms, atsižvelgiant į visus galimus scenarijus. Šis aktas yra priemonių, kurias Komisija priima reaguodama į šį raginimą, paketo dalis.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Reglamentas siūlomas kaip *lex specialis*, padėsiantis pašalinti kai kurias pasekmes, kurias lemia tai, kad Jungtinei Karalystei išstojus ir nesudarius jokio susitarimo dėl išstojimo, Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 nebebus taikomas oro susisieikimui tarp Jungtinės Karalystės ir likusių valstybių narių. Siūlomomis nuostatomis siekiama tik tiek, kiek šiuo atžvilgiu būtina siekiant išvengti neproporcingų trikdžių. Numatoma, kad jos galios tik ribotą laiką. Todėl šis pasiūlymas visiškai dera su esamais teisės aktais, būtent su Reglamentu (EB) Nr. 1008/2008.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymu papildomas Sąjungos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008. Nors šiame reglamente tam tikrais aspektais (pvz., dėl leidimų vykdyti oro susisieikimą) laikomasi požiūrio, kuriuo vadovaujama Sąjungos oro transporto susitarimuose su trečiosiomis šalimis, dėl specialios jo paskirties ir konteksto, taip pat dėl vienašalio pobūdžio būtina į teisių suteikimą žiūrėti griežčiau ir nustatyti konkrečias nuostatas, kurios padėtų išlaikyti teisių lygybę ir vienodas sąlygas.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Teisinis pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 100 straipsnio 2 dalis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Siūlomu aktu būtų papildytas Sąjungos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 ir taip būtų užtikrintas bazinis susisiekimas nepaisant to, kad aptariamoms transporto operacijoms minėtas reglamentas nebebus taikomas. Toks susisiekimas būtų vienodomis sąlygomis užtikrintas tiek vykdant skrydžius į visus Sąjungos taškus, tiek ir iš jų – taip nebūtų iškraipoma vidaus rinka. Todėl būtina imtis veiksmų Sąjungos lygmeniu – tokio rezultato nebūtų galima pasiekti valstybių narių lygmeniu.

- **Proporcingumo principas**

Siūlomas reglamentas laikomas proporcingu, nes jis gali padėti išvengti neproporcingų trukdžių ir kartu užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas Sąjungos vežėjams. Juo neviršijama to, kas būtina šiam tikslui pasiekti. Visų pirma, tai pasakytina apie sąlygas, kuriomis suteikiamos atitinkamos teisės, nes jomis, be kita ko, reikalaujama, kad Jungtinė Karalystė suteiktų lygiavertes teises, kad būtų užtikrinta sąžininga konkurencija ir kad ši tvarka būtų taikoma tik tam tikrą laikotarpį.

- **Priemonės pasirinkimas**

Kadangi aktu reglamentuojami glaudžiai su Reglamentu (EB) Nr. 1008/2008 susiję dalykai ir juo, kaip ir šiuo reglamentu, siekiama užtikrinti visiškai suderintas konkurencijos sąlygas, jis turėtų būti priimtas reglamento forma. Be to, ši forma labiausiai tinka šioje neatidėliotinoje situacijoje ar kontekste – laiko iki išstojimo (jei nebus priimtas susitarimas dėl išstojimo) liko per mažai, kad būtų galima spėti į nacionalinę teisę perkelti direktyvos nuostatas.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Tai šiuo atveju netaikoma, nes atvejis, dėl kurio teikiamas šis pasiūlymas, yra išskirtinis, laikinas ir vienkartinis, be to, jis nesusijęs su esamų teisės aktų tikslais.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Dėl Jungtinės Karalystės išstojimo iš ES kylančias problemas ir galimus jų sprendimo būdus nurodė įvairūs aviacijos sektoriaus suinteresuotieji subjektai ir valstybių narių atstovai.

Surinktose nuomonėse bendras leitmotyvas buvo reglamentavimo intervencijos būtinybė siekiant išlaikyti tam tikro masto oro susisiekimą. Kalbant apie skrydžių teises, suinteresuotieji subjektai negali patys imtis nenumatytiems atvejams skirtų priemonių, kad sumažintų žalingą poveikį, kuris bus padarytas, jei nebus susitarimo dėl išstojimo. Bent šeši oro vežėjų ir oro vežėjų grupių bei oro uostų atstovai išreiškė nuomonę (daugiausia per Tarptautinę oro uostų tarybą (angl. ACI Europe), kad reikėtų išlaikyti dabartinę padėtį, t. y.

Jungtinės Karalystės oro vežėjų patekimo į rinką mastas turėtų išlikti toks pats kaip iki išstojimo. Tačiau kiti suinteresuotieji subjektai (daugiausia ES 27 oro vežėjų atstovai) argumentavo priešingai – kad norint užtikrinti vienodas sąlygas rinkoje, dabartinė padėtis neturėtų būti išlaikyta, jei nėra visiško suderinimo reglamentavimo lygmenyje. 2018 m. birželio 12 d. Komisijos ES 27 atstovams surengtame seminare pasirengimo klausimais valstybių narių civilinės aviacijos specialistai pabrėžė, kad būtina priimti ES lygmens priemonės nenumatytiems atvejams, kuriomis būtų užtikrintas bazinis susisiektas tarp ES 27 ir JK tuo atveju, jei nebūtų susitarimo dėl išstojimo.

Rengiant pasiūlymą į šias pastabas deramai atsižvelgta.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Susiję suinteresuotieji subjektai su Komisija pasidalijo įvairiais Jungtinės Karalystės išstojimo pasekmių oro susisiekimo sektoriui vertinimais. Juose daroma išvada, kad nutrūkus oro susisiektimui tarp ES 27 ir JK, ES 27 patirtų didelių trikdžių. Oro susisiektimas atlieka svarbų vaidmenį visoje ekonomikoje. Aviacija ne tik sudaro sąlygas mobilumui, bet ir yra galinga prekybos, augimo ir darbo vietų kūrimo varomoji jėga. Tiesioginis aviacijos sektoriaus indėlis į ES BVP sudaro 110 mlrd. EUR, o jo bendra įtaka, įskaitant turizmą, dėl didinamojo poveikio vertinama 510 mlrd. EUR⁴. 2016 m. kelionės tarp ES 27 ir JK sudarė 16 proc. viso ES vidaus eismo. Tačiau tarp valstybių narių esama didelių skirtumų ir kai kuriose šis rodiklis siekia daugiau kaip 25 proc. Be to, 2017 m. 19,3 proc. ES vidaus skrydžių vykdė JK licencijas turintys oro vežėjai, o 44,7 proc. skrydžių tarp ES 27 ir JK vykdė ES 27 licencijas turintys oro vežėjai. Alternatyvūs transporto būdai, būtent geležinkeliais ir jūra, prieinami tik kelioms valstybėms narėms – Belgijai, Prancūzijai ir Airijai. Kitoms labiau į rytus arba pietus nutolusioms šalims kelionės keliais ir geležinkeliais dėl jų trukmės nėra tinkama oro susisiektimo alternatyva. Taigi didelis trikdomas poveikis ES 27 ekonomikai ir piliečiams, kuris būtų padarytas visiškai nutraukus oro susisiektimą, turi būti sumažintas.

- **Poveikio vertinimas**

Poveikio vertinimas nereikalingas dėl išskirtinio situacijos pobūdžio ir ribotų poreikių laikotarpiu, kuriuo atliekamas Jungtinės Karalystės statuso pakeitimas. Kitų materialiu ar teisiniu aspektu skirtingų politikos priemonių nei pasiūlytoji nėra.

- **Pagrindinės teisės**

Šis pasiūlymas poveikio pagrindinių teisių apsaugai neturi.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Netaikoma.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėsena, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Netaikoma.

⁴ Steer Davies Gleave – *Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report*, 2015.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl bendrų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis oro susisiekimas Jungtinei Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystei išstojus iš Sąjungos

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁵,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁶,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) 2017 m. kovo 29 d. Jungtinė Karalystė pranešė apie savo ketinimą išstoti iš Sąjungos pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnį. Jei Europos Vadovų Taryba, susitarusi su Jungtine Karalyste, vieningai nenuspręs pratęsti termino, Sutartys Jungtinei Karalystei nustos galioti nuo Susitarimo dėl išstojimo įsigaliojimo dienos arba, jei tokio susitarimo nebus, praėjus dvejiems metams po to pranešimo gavimo, t. y. nuo 2019 m. kovo 30 d.;
- (2) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1008/2008⁷ nustatytos Sąjungos licencijų vykdyti oro susisiekimą išdavimo oro vežėjams taisyklės ir įtvirtinta laisvė teikti ES vidaus oro susisiekimo paslaugas;
- (3) nepriėmus jokių specialių nuostatų, iš Sąjungos išstojusi Jungtinė Karalystė santykiuose su likusiomis 27 valstybėmis narėmis netektų visų Sąjungos teisėje įtvirtintų teisių patekti į rinką ir su tuo susijusių pareigų, nustatytų Reglamente (EB) Nr. 1008/2008;

⁵ OL C , , p. .

⁶ OL C , [...], p. .

⁷ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) (OL L 293, 2008 10 31, p. 3).

- (4) todėl būtina nustatyti laikinas priemones, leidžiančias Jungtinės Karalystės licencijas turintiems vežėjams teikti oro susisiekimą tarp Jungtinės Karalystės teritorijos ir likusių 27 valstybių narių paslaugas. Siekiant užtikrinti tinkamą pusiausvyrą tarp Jungtinės Karalystės ir likusių valstybių narių, šios teisės turėtų būti suteikiamos su sąlyga, kad Jungtinė Karalystė suteiks lygiavertės teisės Europos Sąjungoje licencijuotiems vežėjams, be to, turėtų būti taikomos tam tikros sąžiningą konkurenciją užtikrinančios sąlygos;
- (5) atsižvelgiant į laikiną šio reglamento pobūdį, jis turėtų būti taikomas trumpą laikotarpį ir nedaryti poveikio galimoms deryboms dėl būsimo susitarimo, į kurį būtų įtrauktas oro susisiekimą tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimas, bei jo įsigaliojimui;
- (6) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai priimti priemones, kuriomis būtų garantuota, kad teisės, kurias Sąjunga ir Jungtinė Karalystė vienašališkai suteikia viena kitos vežėjams, būtų pakankamai lygiavertės ir oro susisiekimą paslaugas teikiantys Sąjungos vežėjai galėtų sąžiningai konkuruoti su Jungtinės Karalystės vežėjais. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁸;
- (7) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. nustatyti laikinas priemones, kuriomis reglamentuojamas oro susisiekimą tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės tuo atveju, jei nebūtų sudarytas susitarimas dėl išstojimo, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl siūlomo veiksmo masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (8) šio reglamento nuostatos turėtų įsigalioti nedelsiant ir iš esmės turėtų būti taikomos nuo tos dienos, einančios po dienos, kurią Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje nustos būti taikomos Sutartys, nebent iki tos dienos įsigalios su Jungtine Karalyste sudarytas susitarimas dėl išstojimo. Vis dėlto siekiant sudaryti sąlygas kuo anksčiau atlikti būtinas administracines procedūras, tam tikros nuostatos turėtų būti taikomos nuo šio reglamento įsigaliojimo,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Taikymo sritis

Šiuo reglamentu nustatomos laikinos priemonės, kuriomis reglamentuojamas oro susisiekimą tarp Sąjungos ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės (toliau – Jungtinė Karalystė) pastarajai išstojus iš Sąjungos.

⁸ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1. oro susisiekimas – už atlygį ar nuomos pagrindu visuomenei atskirai arba kartu teikiamos keleivių, bagažo, krovinių ir pašto siuntų gabenimo orlaiviais paslaugos, kurios apima reguliariojo ir nereguliuojamo oro susisiekimo paslaugas;
2. tarptautinis oro susisiekimas – daugiau nei per vienos valstybės teritorijos oro erdvę vykdomas oro susisiekimas;
3. Sąjungos oro vežėjas – oro vežėjas, turintis galiojančią licenciją vykdyti oro susisiekimą, kompetentingos licencijas išduodančios institucijos išduotą pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 II skyrių;
4. Jungtinės Karalystės oro vežėjas – oro vežėjas,
 - (a) kurio pagrindinė verslo vieta yra Jungtinėje Karalystėje ir
 - (b) kuris atitinka vieną iš šių dviejų sąlygų:
 - i) Jungtinei Karalystei ir (arba) Jungtinės Karalystės subjektams priklauso daugiau nei 50 proc. įmonės ir Jungtinė Karalystė ir (arba) jos subjektai faktiškai kontroliuoja įmonę tiesiogiai arba netiesiogiai per vieną arba daugiau tarpinių įmonių arba
 - ii) Sąjungos valstybėms narėms ir (arba) Sąjungos valstybių narių subjektams ir (arba) kitoms Europos ekonominės erdvės valstybėms narėms ir (arba) jų subjektams (galimas bet kuris derinys) atskirai arba kartu su Jungtine Karalyste ir (arba) Jungtinės Karalystės subjektais priklauso daugiau nei 50 proc. įmonės arba jie ją faktiškai kontroliuoja tiesiogiai arba netiesiogiai per vieną arba daugiau tarpinių įmonių;
 - (c) b punkto ii papunktyje nurodytu atveju jie turi dar iki šio reglamento taikymo pradžios dienos, nurodytos 12 straipsnio 2 dalyje, turėti pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 išduotą galiojančią licenciją vykdyti oro susisiekimą;
5. faktiška kontrolė – santykiai, sudaryti iš teisių, sutarčių ar kitų priemonių, kurios kartu ar atskirai, įvertinus reikiamus fakto ir teisės klausimus, suteikia galimybę tiesiogiai ar netiesiogiai naudotis sprendžiamąja galia įmonės atžvilgiu, ypač:
 - (a) teise naudotis visu įmonės turtu arba jo dalimi;
 - (b) teisėmis arba sutartimis, kurios suteikia sprendžiamąją galią daryti įtaką įmonės organų sudėčiai, balsavimui ar sprendimams, arba kitaip suteikia sprendžiamąją galią daryti įtaką įmonės veiklai;
6. konkurencijos teisė – teisė, nagrinėjanti toliau nurodytą elgesį, galintį daryti poveikį oro susisiekimo paslaugoms:

(a) elgesį, kurį sudaro:

- i) oro vežėjų tarpusavio susitarimai, oro vežėjų asociacijų susitarimai ir tarpusavyje suderinta praktika, kurių tikslas arba rezultatas – konkurencijos vengimas, apribojimas ar iškreipimas;
- ii) vieno ar kelių oro vežėjų piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi;
- iii) Jungtinės Karalystės priimtose arba paliktose galioti priemonės, skirtos viešosioms įmonėms ir įmonėms, kurioms Jungtinė Karalystė suteikia specialias arba išskirtines teises ir kurios prieštarauja i arba ii papunkčiams; taip pat

(b) oro vežėjų koncentracija, smarkiai trukdanti veiksmingai konkuruoti, visų pirma susidariusi įgijus arba sustiprinus dominuojančią padėtį;

7. subsidija – vyriausybės arba bet kurio lygmens kitos valdžios institucijos oro vežėjui arba oro uostui suteiktas bet koks finansinis įnašas, suteikiantis naudos, įskaitant:

- (a) tiesioginį lėšų, pvz., dotacijų, paskolų ar lėšų akciniam kapitalui padidinti, pervedimą, galimą tiesioginį lėšų pervedimą, įsipareigojimų prisiėmimą suteikiant, pvz., paskolų garantijų, kapitalo injekcijų, nuosavybės teisių, apsaugą nuo bankroto ar draudimą;
- (b) negautas arba nesurinktas pajamas, kurios buvo mokėtinos;
- (c) bendrajai infrastruktūrai nepriskiriamų prekių tiekimą ar paslaugų teikimą arba prekių ar paslaugų pirkimą; arba
- (d) lėšų skyrimą finansavimo mechanizmui arba patikėjimą ar nurodymą privačiam subjektui atlikti vieną ar kelias a, b ir c punktuose nurodytas funkcijas, kurias paprastai atlieka vyriausybė ar kita valdžios institucija ir kurių vykdymas iš esmės nesiskiria nuo vyriausybių įprastos praktikos;

nelaikoma, kad vyriausybės ar kitos valdžios institucijos suteiktas finansinis įnašas suteikė naudos, jei tokioje pačioje situacijoje kaip aptariama institucija tokį patį įnašą būtų padaręs privatusis rinkos subjektas, siekdamas vien pelno;

8. nepriklausoma konkurencijos institucija – institucija, kuri yra atsakinga už konkurencijos teisės taikymą ir vykdymo užtikrinimą bei už subsidijų kontrolę ir atitinka visas šias sąlygas:

- (a) veikia nepriklausomai ir turi reikiamų išteklių savo užduotims vykdyti;
- (b) vykdydama savo pareigas ir naudodamasi savo įgaliojimais turi reikiamas garantijas, kad nebus politinio ar kitokio išorinio kišimosi ir veikia nešališkai; taip pat
- (c) institucijos sprendimus gali peržiūrėti teismas;

9. diskriminacija – objektyvaus pagrindo neturinti bet kokio pobūdžio diferenciacija, susijusi su prekių ar paslaugų (įskaitant viešąsias paslaugas), kuriomis naudojamosi teikiant oro susisiekimo paslaugas, tiekimu ar teikimu arba su tvarka, kurią toms prekėms ar paslaugoms taiko su tokių oro susisiekimo paslaugų teikimu susijusios valdžios institucijos;
10. reguliariojo oro susisiekimo paslauga – skrydžių, atitinkančių visas toliau nurodytas charakteristikas, serijos:
 - (a) galima viešai atskirai nusipirkti sėdimą vietą ir (arba) krovinių ir (arba) pašto vežimo talpą kiekvienam skrydžiui (tiesiogiai iš oro vežėjo arba jo įgaliotų agentų);
 - (b) skrydžiai vykdomi taip, kad būtų užtikrintas susisiekimas tarp dviejų tų pačių arba daugiau oro uostų:
 - i) pagal paskelbtą tvarkaraštį, arba
 - ii) skrydžiai vykdomi taip reguliariai ar dažnai, kad jie sudaro atpažįstamas sisteminės serijas;
11. nereguliariojo oro susisiekimo paslauga – komercinė oro susisiekimo paslauga, vykdoma ne kaip reguliariojo oro susisiekimo paslauga;
12. Sąjungos teritorija – valstybių narių, kurioms taikoma Europos Sąjungos sutartis ir Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo tose Sutartyse nustatytomis sąlygomis, sausumos teritorija, vidaus vandenys bei teritorinė jūra ir virš jų esanti oro erdvė;
13. Jungtinės Karalystės teritorija – Jungtinės Karalystės sausumos teritorija, vidaus vandenys ir teritorinė jūra bei virš jų esanti oro erdvė;
14. Konvencija – 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pateikta pasirašyti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija.

3 straipsnis

Skrydžių teisės

1. Jungtinės Karalystės oro vežėjai gali šiame reglamente nustatytomis sąlygomis:
 - (a) nenutūpdami skristi virš Sąjungos teritorijos;
 - (b) nutūpti Sąjungos teritorijoje ne eismo tikslais, kaip apibrėžta Konvencijoje;
 - (c) teikti reguliariojo ir nereguliariojo tarptautinio oro susisiekimo paslaugas keleiviams, keleiviams ir kroviniams arba vien kroviniams vežti tarp bet kurių dviejų vietų, iš kurių viena yra Jungtinės Karalystės teritorijoje, o kita – Sąjungos teritorijoje.
2. Laikantis 4 ir 5 straipsnių nuostatų, pagal šį reglamentą Jungtinės Karalystės oro vežėjų teikiamų reguliariojo oro susisiekimo paslaugų maršrutais tarp Jungtinės

Karalystės ir kiekvienos valstybės narės bendra sezoninė talpa neviršija bendro tų vežėjų tais maršrutais vykdytų skrydžių skaičiaus per atitinkamai IATA žiemos ir vasaros sezonus 2018 metais.

3. Valstybės narės nesidera dėl jokių dvišalių susitarimų su Jungtine Karalyste klausimais, patenkančiais į šio reglamento taikymo sritį, ir jų nesudaro. Jos nesuteikia Jungtinės Karalystės oro vežėjams jokių kitų teisių oro susisiekimo srityje nei suteikiamos šiuo reglamentu.

4 straipsnis

Teisių lygiavertiškumas

1. Komisija stebi Jungtinės Karalystės Sąjungos oro vežėjams suteikiamas teises ir naudojimosi jomis sąlygas.
2. Jei Komisija nustato, kad Jungtinės Karalystės Sąjungos oro vežėjams suteiktos teisės *de jure* arba *de facto* nėra lygiavertės šiuo reglamentu Jungtinės Karalystės oro vežėjams suteiktoms teisėms arba kad tomis teisėmis negali vienodai naudotis visi Sąjungos vežėjai, ji gali, siekdama atstatyti lygiavertiškumą, Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 25 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka priimti įgyvendinimo aktus, kuriais:
 - (a) pakoreguojama Jungtinės Karalystės oro vežėjams skirta talpa laikantis 3 straipsnio 2 dalyje nustatytų ribų ir pareikalaujama, kad valstybės narės atitinkamai pakoreguotų Jungtinės Karalystės oro vežėjams jau išduotus ir naujus leidimus vykdyti oro susisiekimą;
 - (b) pareikalaujama, kad valstybės narės atsisakytų išduoti minėtus leidimus vykdyti oro susisiekimą, juos atšauktų arba sustabdytų jų galiojimą, arba
 - (c) imamasi kitų tinkamų priemonių.

5 straipsnis

Sąžininga konkurencija

1. Komisija stebi, kokiomis sąlygomis Sąjungos oro vežėjai ir Sąjungos oro uostai konkuruoja su Jungtinės Karalystės oro vežėjais ir Jungtinės Karalystės oro uostais teikdami oro susisiekimo paslaugas, kurioms taikomas šis reglamentas.
2. Jei ji nustato, kad susidarius kuriai nors šio straipsnio 3 dalyje nurodytai situacijai minėtos sąlygos yra daug mažiau palankios, nei taikomos Jungtinės Karalystės oro vežėjams, Komisija gali, siekdama ištaisyti padėtį, Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 25 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka priimti įgyvendinimo aktus, kuriais:
 - (a) pakoreguojama Jungtinės Karalystės oro vežėjams skirta talpa laikantis 3 straipsnio 2 dalyje nustatytų ribų ir pareikalaujama, kad valstybės narės

atitinkamai pakoreguotų Jungtinės Karalystės oro vežėjams jau išduotus ir naujus leidimus vykdyti oro susisiekimą;

- (b) pareikalaujama, kad valstybės narės kai kuriems arba visiems Jungtinės Karalystės oro vežėjams atsisakytų išduoti minėtus leidimus vykdyti oro susisiekimą, juos atšauktų arba sustabdytų jų galiojimą, arba
 - (c) imamasi kitų tinkamų priemonių.
3. Įgyvendinimo aktai pagal 2 dalį siekiant ištaisyti padėtį gali būti priimami, jei:
- (a) Jungtinė Karalystė teikia subsidijas;
 - (b) Jungtinė Karalystė neturi patvirtinusi konkurencijos teisės arba veiksmingai jos netaiko;
 - (c) Jungtinė Karalystė neįsteigia arba neišlaiko nepriklausomos konkurencijos institucijos;
 - (d) Jungtinė Karalystė taiko darbuotojų, saugos, saugumo ar aplinkos apsaugos standartus, kurie yra žemesni už nustatytuosius Sąjungos teisės aktuose, arba, jei Sąjungos teisėje atitinkamų nuostatų nėra, žemesni už standartus, kuriuos taiko visos valstybės narės, arba bet koku atveju žemesni nei atitinkami tarptautiniai standartai;
 - (e) Sąjungos oro vežėjai koku nors būdu diskriminuojami.
4. 1 dalies taikymo tikslu Komisija gali paprašyti informacijos iš Jungtinės Karalystės kompetentingų institucijų, Jungtinės Karalystės oro vežėjų ar Jungtinės Karalystės oro uostų. Jeigu Jungtinės Karalystės kompetentingos institucijos, Jungtinės Karalystės oro vežėjas arba Jungtinės Karalystės oro uostas per Komisijos nustatytą pagrįstą laikotarpį prašomos informacijos nepateikia arba pateikia neišsamią informaciją, Komisija gali imtis veiksmų pagal 2 dalį.

6 straipsnis

Leidimas vykdyti oro susisiekimą

1. Nedarant poveikio Sąjungos ir nacionalinės aviacijos saugos teisės aktų taikymui, Jungtinės Karalystės oro vežėjai, norėdami pasinaudoti 3 straipsniu jiems suteiktomis teisėmis, turi iš kiekvienos valstybės narės, kurioje jie nori vykdyti veiklą, gauti leidimą vykdyti oro susisiekimą.
2. Gavusi Jungtinės Karalystės oro vežėjo prašymą išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą, valstybė narė nepagrįstai nedelsdama išduoda jam atitinkamą leidimą vykdyti oro susisiekimą su sąlyga, kad:
 - (a) paraišką teikiantis Jungtinės Karalystės oro vežėjas turi galiojančią pagal Jungtinės Karalystės teisės aktus išduotą licenciją vykdyti oro susisiekimą ir

- (b) Jungtinė Karalystė vykdo ir užtikrina faktinę teisės aktais nustatytą paraišką pateikusių Jungtinės Karalystės oro vežėjo kontrolę, yra aiškiai nurodyta kompetentinga institucija ir Jungtinės Karalystės oro vežėjas turi minėtos institucijos išduotą oro vežėjo pažymėjimą.
3. Nedarant poveikio tam, kad turi būti suteikta pakankamai laiko atlikti reikiamus vertinimus, Jungtinės Karalystės oro vežėjai turi teisę teikti leidimų vykdyti oro susisiekimą paraiškas nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos. Valstybės narės turi teisę nuo tos dienos tas paraiškas patvirtinti, jei tenkinamos tokio patvirtinimo sąlygos. Tačiau visi taip išduoti leidimai įsigalioja ne anksčiau kaip pirmą šio reglamento taikymo dieną, nurodytą 12 straipsnio 2 dalyje.

7 straipsnis

Veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai

1. Jungtinės Karalystės oro vežėjai kiekvienos atitinkamos valstybės narės kompetentingoms institucijoms patvirtinti pateikia oro susisiekimą veiklos planus, programas ir tvarkaraščius. Jie turi būti pateikiami bent prieš 30 dienų iki veiklos pradžios.
2. Laikantis 6 straipsnio nuostatų, to IATA sezono, kurio metu ateina pirmą šio reglamento taikymo dieną, nurodytą 12 straipsnio 2 dalyje, veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai ir po jo einančio sezono veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai gali būti teikiami ir tvirtinami iki tos dienos.

8 straipsnis

Atsisakymas išduoti leidimą, jo atšaukimas, galiojimo sustabdymas ir apribojimas

1. Valstybės narės atsisako Jungtinės Karalystės oro vežėjui išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą arba atitinkamai tą leidimą atšaukia arba sustabdo jo galiojimą, jeigu:
 - (a) oro vežėjas neatitinka Jungtinės Karalystės oro vežėjo apibrėžties pagal šį reglamentą arba
 - (b) nesilaikoma 6 straipsnio 2 dalyje nustatytų sąlygų.
2. Valstybės narės atsisako išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą Jungtinės Karalystės oro vežėjui, tą leidimą atšaukia, sustabdo jo galiojimą, jį apriboja ar nustato tam tikras jo naudojimo sąlygas arba apriboja to vežėjo veiklą ar nustato tam tikras tos veiklos sąlygas bet kuriomis iš šių aplinkybių:
 - (a) nesilaikoma taikomų saugos ir saugumo reikalavimų;
 - (b) nesilaikoma taikomų reikalavimų, susijusių su oro susisiekimą veiklą vykdančio orlaivio atvykimu į atitinkamos valstybės narės teritoriją, jo naudojimu joje arba išvykimu iš jos;

- (c) nesilaikoma taikomų reikalavimų, susijusių su keleivių, įgulos, bagažo, krovinių ir (arba) pašto atvykimu ar atvežimu į atitinkamos valstybės narės teritoriją, buvimu ar tvarkymu joje arba išvykimu ar išvežimu iš jos (įskaitant taisykles, susijusias su atvykimu į šalį, įforminimu, imigracija, pasais, muitais ir karantinu, o pašto atveju – pašto taisykles).
3. Valstybės narės atsisako išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą Jungtinės Karalystės oro vežėjui, tą leidimą atšaukia, sustabdo jo galiojimą, jį apriboja ar nustato tam tikras jo naudojimo sąlygas arba apriboja to vežėjo veiklą ar nustato tam tikras tos veiklos sąlygas, jei iš jų to pareikalauja Komisija pagal 4 ar 5 straipsnį.
4. Valstybės narės informuoja Komisiją ir kitas valstybes nares apie visus pagal 1 ir 2 dalis priimtus sprendimus atsisakyti išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą Jungtinės Karalystės oro vežėjui arba atšaukti suteiktą leidimą.

9 straipsnis

Pažymėjimai ir licencijos

Jungtinės Karalystės išduotus arba pripažintus galiojančiais ir tebegaliojančius tinkamumo skraidyti pažymėjimus, kompetencijos pažymėjimus ir licencijas valstybės narės pripažįsta galiojančiais, kad Jungtinės Karalystės oro vežėjai galėtų teikti oro susisiekimo paslaugas pagal šį reglamentą, su sąlyga, kad tokie pažymėjimai ir licencijos buvo išduoti arba pripažinti galiojančiais bent pagal atitinkamus tarptautinius standartus, nustatytus pagal Konvenciją, ir jų laikantis.

10 straipsnis

Konsultacijos ir bendradarbiavimas

1. Valstybių narių kompetentingos institucijos prireikus konsultuojasi ir bendradarbiauja su Jungtinės Karalystės kompetentingomis institucijomis siekdamos užtikrinti šio reglamento įgyvendinimą.
2. Komisijai paprašius, valstybės narės nepagrįstai nedelsdamos pateikia jai visą informaciją, gautą pagal 1 dalį, arba bet kurią kitą informaciją, susijusią su šio reglamento 4 ir 5 straipsnių įgyvendinimu.

11 straipsnis

Komitetas

Komisijai padeda pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 25 straipsnį įsteigtas komitetas.

Įsigaliojimas ir taikymas

1. Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.
2. Jis taikomas nuo dienos, einančios po dienos, kurią pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnio 3 dalį Jungtinei Karalystei nustoja būti taikoma Sąjungos teisė.

Tačiau 6 straipsnio 3 dalis ir 7 straipsnio 2 dalis taikomos nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.
3. Šis reglamentas netaikomas, jei iki dienos, nurodytos 2 dalies pirmoje pastraipoje, bus įsigaliojęs pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnio 2 dalį su Jungtine Karalyste sudarytas susitarimas dėl išstojimo.
4. Šio reglamento taikymas baigiasi ankstesnę iš šių dviejų datų:
 - (a) Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimo, reglamentuojančio jų oro susisiekimą, įsigaliojimo dieną arba tą dieną, kurią jis pradedamas laikinai taikyti, arba
 - (b) 2020 m. kovo 30 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas