

Briuselis, XXX
[...] (2020) XXX draft

SENSITIVE*

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl bendrų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis oro susisiekimas pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, nurodytam Susitarime dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos

(Tekstas svarbus EEE)

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

2020 m. vasario 1 d. Jungtinė Karalystė išstojo iš Sąjungos pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnį. Tarybos sprendimu (ES) 2020/135¹ Sąjunga sudarė Susitarimą dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos² (toliau – Susitarimas dėl išstojimo) ir jis įsigaliojo 2020 m. vasario 1 d. Susitarimo dėl išstojimo 126 straipsnyje nurodytas pereinamasis laikotarpis, per kurį Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje toliau taikoma Sąjungos teisė pagal to susitarimo 127 straipsnį, baigiasi 2020 m. gruodžio 31 d.

2020 m. vasario 25 d. Taryba priėmė sprendimą (ES, Euratomas) 2020/266, kuriuo suteikiami įgaliojimai pradėti derybas su Jungtine Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalyste dėl naujo partnerystės susitarimo³. Kaip numatyta derybiniuose nurodymuose, įgaliojimai apima, be kita ko, būtinus aspektus, kad būtų visapusiškai sprendžiami santykių su Jungtine Karalyste aviacijos srityje pasibaigus pereinamajam laikotarpiui klausimai.

Tačiau neaišku, ar Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimas, kuriuo reglamentuojami jų būsimi santykiai šioje srityje, įsigalios iki to laikotarpio pabaigos.

Tarptautinis oro susisiekimas 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 susisiekimą organizuoja dvišaliais oro susisiekimo 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 paslaugomis⁴ taikymo sritį.

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

Pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, oro susisiekimo paslaugoms tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių minėtas reglamentas nebebus taikomas.

Tai reiškia, kad nesudarius šį klausimą reglamentuojančio Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimo, pasibaigus Susitarime dėl išstojimo numatytam pereinamajam laikotarpiui nebebus teisinio pagrindo atitinkamiems oro vežėjams teikti oro susisiekimo paslaugas tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių.

¹ 2020 m. sausio 30 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/135 dėl Susitarimo dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos sudarymo (OL L 29, 2020 1 31, p. 1).

² OL L 29, 2020 1 31, p. 7.

³ OL L 58, 2020 2 27, p. 53.

⁴ 1994 m. balandžio 15 d. Marakeše sudarytos Pasaulio prekybos organizacijos steigimo sutarties 1B priedas.

Tiesiogines oro susisiekimo paslaugas tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių teikia beveik vien Jungtinės Karalystės ir Sąjungos oro vežėjai. Todėl tiems oro vežėjams netekus teisės vykdyti oro susisiekimą tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių, kiltų didelių sutrikimų. Daugelis (jeigu ne visi) oro susisiekimo maršrutų tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės būtų nebeaptarnaujami. Ir priešingai, visi Sąjungos vidaus maršrutai, kurių pasibaigus pereinamajam laikotarpiui nebeaptarnautų Jungtinės Karalystės oro vežėjai, atitektų Sąjungos vežėjams.

Manoma, kad nesudarius susitarimo pasekmės atitinkamų šalių ekonomikai būtų skaudžios: ieškant alternatyvių maršrutų smarkiai padidėtų kelionių oro transportu trukmė ir 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 sutrikdytas susisiekimas oro transportu, Sąjunga ir valstybės narės prarastų strateginio turto.

Taigi šio pasiūlymo tikslas – nustatyti laikinąsias oro susisiekimo tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės reguliavimo priemones, taikytinas pasibaigus pereinamajam laikotarpiui tuo atveju, jei šį klausimą reglamentuojantis susitarimas nebūtų sudarytas.

Šis aktas yra Komisijos priimamų priemonių rinkinio dalis.

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

Reglamentas siūlomas kaip *lex specialis*, padėsiantis pašalinti kai kurias pasekmes, kurias lemia tai, kad pasibaigus pereinamajam laikotarpiui ir nesudarius susitarimo, kuriuo reglamentuojami Sąjungos ir Jungtinės Karalystės būsimi santykiai, Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 nebebus taikomas oro susisiekimui tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių. Siūlomos sąlygos apima tik tai, kas būtina šiuo atžvilgiu, kad būtų išvengta neproporcingų trukdžių. Todėl šis pasiūlymas visiškai suderinamas su galiojančiais teisės aktais, visų pirma Reglamentu (EB) Nr. 1008/2008.

Šiuo atžvilgiu šis reglamentas yra laikina priemonė, kad būtų galima užtikrinti susisiekimą ir apsaugoti Sąjungos interesus ribotos trukmės laikotarpiu, kol bus sudarytas ir įsigalios šį klausimą reglamentuojantis Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimas.

Siūlomu reglamentu nebūtų daromas poveikis būsimo aviacijos susitarimo su Jungtine Karalyste struktūrai.

- **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 susisiekimą) laikomasi požiūrio, kuriuo vadovaujamosi 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 susisiekimasis nepaisant to, kad aptariamoms transporto operacijoms minėtas reglamentas nebebus taikomas. Toks susisiekimasis būtų vienodomis sąlygomis užtikrintas tiek vykdant skrydžius į visus Sąjungos taškus, tiek 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. Šiuo pasiūlymu neviršijama to, kas būtina nurodytam 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, kol bus sudarytas ES ir Jungtinės Karalystės aviacijos susitarimas.

- **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 pereinamojo laikotarpio pabaigos (nesudarius susitarimo, kuriuo būtų reglamentuojami Sąjungos ir Jungtinės Karalystės būsimi santykiai) 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 netaikoma, nes įvykis, dėl kurio reikėjo parengti šį pasiūlymą, yra išskirtinis, laikinas ir vienkartinis, o pasiūlymas nesusijęs su galiojančių teisės aktų tikslais.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Prieš sudarant Susitarimą dėl išstojimo ir jį sudarius įvairios aviacijos sektoriaus suinteresuotosios šalys ir valstybių narių atstovai nurodė dėl derybų dėl Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimo kylančias problemas ir galimus sprendimo būdus.

Faktas, kad Susitarime dėl išstojimo nustatytas pereinamasis laikotarpis baigiasi 2020 m. gruodžio 31 d., poreikis pasirengti neišvengiamiems pokyčiams 2021 m. sausio 1 d. ir galimos papildomos priemonės, kurias reikia numatyti „Brexito“ be susitarimo atveju, buvo aptarti su valstybių narių atstovais ir įvairiomis aviacijos sektoriaus suinteresuotosiomis šalimis Briuselyje ir valstybėse narėse surengtuose kompleksiniams ir konkretiems klausimams skirtuose susitikimuose.

Bendra pateiktų nuomonių tema buvo poreikis imtis intervencinių reguliavimo priemonių, kad būtų užtikrintas tam tikro lygio oro susisiekimasis, kai Jungtinei Karalystei nustos būti taikoma Sąjungos teisė. Kalbant apie skrydžių teises, suinteresuotosios šalys negali pačios imtis nenumatytų atvejų priemonių, kad sumažintų neigiamą poveikį tuo atveju, jei šį klausimą reglamentuojantis susitarimas nebūtų sudarytas. Bent šeši oro vežėjų ir oro vežėjų grupių bei oro uostų atstovai išreiškė nuomonę, kad reikėtų išlaikyti aukštą oro susisiekimą lygį, užtikrinant aukštą Jungtinės Karalystės oro vežėjų patekimo į rinką lygį. Tačiau kitos suinteresuotosios šalys (daugiausia ES oro vežėjų atstovai) argumentavo priešingai ir pabrėžė, kad norint užtikrinti vienodas sąlygas rinkoje, dabartinė padėtis neturėtų būti išlaikyta, jei nėra visiško suderinimo reglamentavimo lygmeniu. Dauguma iki išstojimo gautų pastabų, įskaitant valstybių narių per 2018 m. Komisijos surengtus seminarus išsakytas pastabas, buvo patvirtintos ir toliau išplėtos, taip pat atsižvelgiant į būsimų santykių perspektyvą.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Atitinkamos suinteresuotosios šalys pasidalijo su Komisija informacija apie kelių formų Jungtinės Karalystės išstojimo pasekmių oro transporto sektoriui vertinimus. Šių vertinimų išvada yra tokia, kad tarp ES ir JK neužtikrinus oro eismo, ES kiltų didelių trukdžių. Oro susisiekimasis 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 168 mlrd. EUR, o jo bendra įtaka, įskaitant turizmą, dėl didinamojo poveikio vertinama 672 mlrd. EUR⁵. 2019 m. kelionės tarp ES ir JK sudarė 24 % viso ES vidaus eismo, tačiau tarp valstybių narių esama didelių skirtumų. Be to, 2019 m. 19,5 % sėdimų vietų ES vidaus reguliariuose skrydžiuose siūlė JK licencijas turintys oro vežėjai, o 50,4 % vietų skrydžiuose tarp ES ir JK – ES licencijas turintys oro vežėjai. Alternatyvūs transporto būdai, būtent geležinkeliai ir jūra, prieinami tik kelioms valstybėms narėms – Belgijai, Prancūzijai ir Airijai. Kitoms labiau į Sąjungos rytus arba pietus nutolusioms šalims kelionės keliais ir geležinkeliais dėl jų trukmės nėra tinkama oro susisiekimą alternatyva. Taigi didelis trikdomas poveikis ES ekonomikai ir piliečiams, kuris būtų padarytas visiškai nutraukus oro susisiekimą, turi būti sumažintas.

Akivaizdu, kad didelio oro susisiekimą tarp Jungtinės Karalystės ir Sąjungos sutrikdymo neigiamas poveikis per dabartinę pandemijos, kuri padarė beprecedentę žalą Sąjungos aviacijos sektoriui ir visai ekonomikai, krizę ir po jos taptų tik dar didesnis.

- **Poveikio vertinimas**

Atsižvelgiant į padėties išskirtinumą ir į tai, kad poreikiai laikotarpiu, kuriuo bus atliekamas Jungtinės Karalystės statuso pakeitimas, yra riboti, poveikio vertinimo atlikti nereikia. Iš esmės ir teisiškai besiskiriančių politikos galimybių, išskyrus pasiūlytąją, nėra.

- **Pagrindinės teisės**

Šis pasiūlymas pagrindinių teisių apsaugai poveikio neturi.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Netaikoma.

⁵ Oro transporto veiksmų grupė (ATAG), „Aviation: Benefits Beyond Borders report for 2020“.

5. KITI ELEMENTAI

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

Netaikoma.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Netaikoma.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Kaip minėta pirmiau, šio pasiūlymo tikslas – nustatyti laikinąsias oro susisiekimo tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės reguliavimo priemonės, taikytinas pasibaigus pereinamajam laikotarpiui tuo atveju, jei šį klausimą reglamentuojantis susitarimas nebūtų sudarytas (1 straipsnis). Šiomis priemonėmis siekiama užtikrinti bazinį susisiekimą pereinamuoju laikotarpiu, kol bus galima sudaryti tokį susitarimą (14 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 nereguliuojamo oro susisiekimo paslaugoms. Jungtinės Karalystės vežėjai taip pat galės tas paslaugas teikti pagal bendrojo kodo arba grupinės rezervacijos susitarimus (4 straipsnis), taip pat taikant griežtas sąlygas sudaryti nuomos susitarimus (5 straipsnis), tačiau kitų įprastų veiklos lankstumo priemonių (tokių kaip keleivių perlaipinimas ar krovinių perkrovimas į kitos talpos orlaivį ar terminalų susiejimas) nenumatyta.

Kadangi teisės Jungtinės Karalystės oro vežėjams suteikiamos abipusiškumo principu, siūlomame reglamente (6 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 atkartojimo, 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. Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas būtina, kad ir pasibaigus pereinamajam laikotarpiui Jungtinė Karalystė oro transporto srityje toliau taikytų pakankamai aukštus standartus, susijusius su: sąžininga 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 (7 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 suteiktos teisės (8–11 straipsniai).

Įtraukiama aiški nuostata siekiant priminti, kad valstybės narės negali su Jungtine Karalyste derėtis dėl ar sudaryti jokių dvišalių oro susisiektimo paslaugų susitarimų, kurie patektų į šio reglamento taikymo sritį, ir kad jos negali Jungtinės Karalystės oro vežėjams kitaip suteikti jokių kitų su oro susisiektimu susijusių teisių nei suteiktosios šiuo reglamentu (3 straipsnis). Tačiau prireikus, be abejo, atitinkamos kompetentingos institucijos galės bendradarbiauti siekdamos, kad reglamentas būtų tinkamai įgyvendinamas (12 straipsnis) ir kad pasibaigus pereinamajam laikotarpiui toliau teikiamų oro susisiektimo paslaugų valdymas būtų kuo mažiau trikdomas.

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl bendrų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis oro susisiekimas pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, nurodytam Susitarime dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos

(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 nuomonę¹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros³,
kadangi:

- (1) Tarybos sprendimu (ES) 2020/135⁴ Sąjunga sudarė Susitarimą dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos⁵ (toliau – Susitarimas dėl išstojimo) ir jis įsigaliojo 2020 m. vasario 1 d. Susitarimo dėl išstojimo 126 straipsnyje nurodytas pereinamasis laikotarpis, per kurį Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje toliau taikoma Sąjungos teisė pagal to susitarimo 127 straipsnį, baigiasi 2020 m. gruodžio 31 d. 2020 m. vasario 25 d. Taryba priėmė sprendimą (ES, Euratomas) 2020/266, kuriuo suteikiami įgaliojimai pradėti derybas su Jungtine Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalyste dėl naujo partnerystės susitarimo⁶. Kaip numatyta derybiniuose nurodymuose, įgaliojimai apima, be kita ko, būtinus aspektus, kad būtų visapusiškai sprendžiami santykių su Jungtine Karalyste aviacijos srityje pasibaigus pereinamajam laikotarpiui klausimai. Tačiau neaišku, ar Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimas, kuriuo reglamentuojami jų būsimi santykiai šioje srityje, įsigalios iki to laikotarpio pabaigos.

¹ nuomonė.

² nuomonė.

³ Europos Parlamento pozicija

⁴ 2020 m. sausio 30 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/135 dėl Susitarimo dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos sudarymo (OL L 29, 2020 1 31, p. 1).

⁵ OL L 29, 2020 1 31, p. 7.

⁶ OL L 58, 2020 2 27, p. 53.

- (2) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1008/2008⁷ nustatytos Sąjungos licencijų vykdyti oro susisiekimą išdavimo oro vežėjams sąlygos ir įtvirtinta laisvė teikti ES vidaus oro susisiekimo paslaugas;
- (3) pasibaigus pereinamajam laikotarpiui ir nepriėmus jokių specialių nuostatų, nustotų galioti visos iš Sąjungos teisės kylančios teisės ir pareigos, susijusios su galimybe patekti į rinką, nustatytos Reglamente (EB) Nr. 1008/2008, kiek tai susiję su Jungtinės Karalystės ir valstybių narių santykiais;
- (4) todėl būtina nustatyti laikinas priemones, leidžiančias Jungtinės Karalystės licencijas turintiems vežėjams teikti oro susisiekimo tarp Jungtinės Karalystės teritorijos ir valstybių narių paslaugas. Siekiant užtikrinti tinkamą pusiausvyrą tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių, tokios teisės turėtų būti suteikiamos su sąlyga, kad Jungtinė Karalystė suteiks lygiavertes teises Sąjungoje licencijas turintiems vežėjams, be to, turėtų būti taikomos tam tikros sąžiningą konkurenciją užtikrinančios sąlygos;
- (5) siekiant atsižvelgti į laikiną šio reglamento pobūdį, jis turėtų būti taikomas iki ankstesnės iš šių datų: iki 2021 m. birželio 30 d. arba iki būsimo susitarimo su Jungtine Karalyste, apimančio oro susisiekimo paslaugų teikimą, kurio Susitariančioji Šalis yra Sąjunga ir dėl kurio Komisija susiderėjo pagal SESV 218 straipsnį, įsigaliojimo ar laikino taikymo, kai numatyta;
- (6) siekiant išlaikyti abipusiai naudingą lygį susisiekimą, reikėtų pagal abipusiškumo principą Jungtinės Karalystės oro vežėjams ir Sąjungos oro vežėjams numatyti tam tikrus bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus;
- (7) šis reglamentas neturėtų trukdyti valstybėms narėms, naudojantis Jungtinės Karalystės joms suteiktomis teisėmis, išduoti leidimus Sąjungos oro vežėjams teikti reguliariojo oro susisiekimo paslaugas, panašiai kaip situacijose, kurios susidaro tarptautinių susitarimų atvejais. Suteikdamos tuos leidimus valstybės narės neturėtų diskriminuoti Sąjungos oro vežėjų;
- (8) 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 oro vežėjams, būtų pakankamai lygiavertės ir būtų užtikrinta, kad oro susisiekimo paslaugas teikiantys Sąjungos oro vežėjai galėtų sąžiningai konkuruoti su Jungtinės Karalystės oro vežėjais. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamas laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁸. Atsižvelgiant į galimą tų priemonių poveikį valstybių narių oro susisiekimui, tų priemonių priėmimui turėtų būti taikoma nagrinėjimo procedūra. Komisija turėtų priimti nedelsiant taikytinus įgyvendinimo aktus, kai tinkamai pagrįstais atvejais yra priežasčių, dėl kurių privaloma skubėti. Tokie tinkamai pagrįsti atvejai galėtų pasireikšti situacijose, kai Jungtinė Karalystė nesuteikia lygiavertių teisių Sąjungos oro vežėjams ir todėl yra akivaizdu, kad nėra pusiausvyros, arba kai dėl mažiau palankių konkurencijos sąlygų nei sąlygos, taikomos Jungtinės Karalystės oro vežėjams teikiant oro susisiekimo paslaugas, kurioms taikomas šis reglamentas, kyla grėsmė Sąjungos oro vežėjų ekonominiam gyvybingumui;

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

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).

- (9) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. nustatyti laikinas priemones, kuriomis reglamentuojamas oro susisiekimasis tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės tuo atveju, jei pasibaigus pereinamajam laikotarpiui nebūtų susitarimo, kuriuo reglamentuojami jų būsiami santykiai aviacijos srityje, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl jo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi 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;
- (10) atsižvelgiant į skubą, atsiradusią dėl pirmiau nurodyto pereinamojo laikotarpio pabaigos, tikslinga taikyti prie Europos Sąjungos sutarties, Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo ir Europos atominės energijos bendrijos steigimo sutarties pridėto Protokolo Nr. 1 dėl nacionalinių parlamentų vaidmens Sąjungoje 4 straipsnyje nustatyto aštuonių savaičių laikotarpio išimtį;
- (11) šio reglamento teritorinė taikymo sritis ir visos jame daromos nuorodos į Jungtinę Karalystę neapima Gibraltaro;
- (12) šiuo reglamentu nedaromas poveikis Ispanijos Karalystės teisinei padėčiai, susijusiai su suvereniomis teisėmis į teritoriją, kurioje įsikūręs Gibraltaro oro uostas;
- (13) šio reglamento nuostatos turėtų įsigaliooti skubos tvarka ir iš principo turėtų būti taikomos nuo dienos, einančios po dienos, kurią baigiasi Susitarime dėl išstojimo nurodytas pereinamasis laikotarpis, nebent iki tos dienos įsigaliojusių susitarimas, kuriuo reglamentuojami Sąjungos ir Jungtinės Karalystės būsiami santykiai aviacijos srityje. 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 susisiekimas tarp Sąjungos ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės (toliau – Jungtinė Karalystė) pasibaigus Susitarimo dėl išstojimo 126 straipsnyje nurodytam pereinamajam laikotarpiui.

2 straipsnis
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 nereguliariojo oro susisiekimą 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) JK oro vežėjas – oro vežėjas:
 - a) kurio pagrindinė verslo vieta yra Jungtinėje Karalystėje, ir
 - b) kuris atitinka vieną iš šių dviejų sąlygų:
 - i) Jungtinė Karalystė ir (arba) Jungtinės Karalystės piliečiai nuosavybės teise valdo daugiau kaip 50 proc. įmonės ir faktiškai tiesiogiai ar netiesiogiai per vieną ar daugiau tarpinių įmonių ją kontroliuoja arba
 - ii) Sąjungos valstybės narės ir (arba) Sąjungos valstybių narių piliečiai ir (arba) kitos Europos ekonominės erdvės valstybės ir (arba) tokių valstybių piliečiai (galimas bet kuris derinys) atskirai arba kartu su Jungtine Karalyste ir (arba) Jungtinės Karalystės piliečiais nuosavybės teise valdo daugiau kaip 50 proc. įmonės ir ją faktiškai tiesiogiai ar netiesiogiai per vieną ar daugiau tarpinių įmonių kontroliuoja;
 - c) kuris b punkto ii papunktyje nurodytu atveju anksčiau nei pirmąją šio reglamento taikymo dieną, nustatytą 14 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje, turėjo galiojančią pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 išduotą licenciją vykdyti oro susisiekimą;
- 5) faktinė kontrolė – santykiai, grindžiami teisėmis, sutartimis ir kitomis priemonėmis, kurios kiekviena atskirai ir visos kartu, atsižvelgiant į konkrečias faktines ir teises aplinkybes, suteikia galimybę daryti tiesioginį arba netiesioginį lemiamą poveikį įmonei, ypač naudojantis:
 - a) teise naudotis visu įmonės turtu ar jo dalimi;
 - b) teisėmis arba sutartimis, suteikiančiomis galimybę daryti lemiamą poveikį įmonės organų sudėčiai, balsavimui ar sprendimams, arba kitaip daryti lemiamą poveikį įmonės veiklai;
- 6) konkurencijos teisė – teisė, nagrinėjanti toliau nurodytą elgesį, galintį daryti poveikį oro susisiekimą paslaugoms:
 - a) elgesį, kuris apima:

i) oro vežėjų tarpusavio susitarimus, oro vežėjų asociacijų sprendimus ir suderintus veiksmus, kurių tikslas arba padarinys yra trukdymas konkurencijai, jos ribojimas ar iškraipymas;

ii) vieno ar kelių oro vežėjų piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi;

iii) Jungtinės Karalystės priimtas arba paliktas galioti priemonės, kurios skirtos valstybinėms įmonėms ir įmonėms, kurioms Jungtinė Karalystė suteikia specialiąsias ar išimtines teises, ir kurios prieštarauja i arba ii papunkčiui;

b) oro vežėjų koncentraciją, dėl kurios būtų smarkiai apribota veiksminga konkurencija, visų pirma 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 injekcijas, nuosavybės teisių apsaugą nuo bankroto ar draudimą;

b) pajamų, kurios kitais atvejais būtų gautos, negavimą ar nesurinkimą;

c) su bendrąja infrastruktūra nesiejamų prekių tiekimą ar paslaugų teikimą arba prekių arba paslaugų pirkimą;

d) įmokų į finansavimo mechanizmą mokėjimą arba privačiojo subjekto įgaliojimą arba įpareigojimą atlikti vieną ar keletą a, b ir c punktuose nurodytų funkcijų, kurias paprastai atlieka vyriausybė ar kita viešoji įstaiga ir kurių vykdymo praktika iš esmės nesiskiria nuo vyriausybių įprastos praktikos;

vyriausybės ar kitos viešosios įstaigos suteiktas finansinis įnašas nelaikomas suteikiančiu naudos, jeigu vien pelningumo perspektyvomis besivadovaujantis privatus rinkos operatorius tokioje pačioje situacijoje kaip ir minėta viešoji įstaiga būtų suteikęs tokį patį finansinį įnašą;

8) nepriklausoma konkurencijos institucija – už konkurencijos teisės taikymą ir vykdymo užtikrinimą, taip pat už subsidijų kontrolę atsakinga institucija, kuri atitinka šias sąlygas:

a) institucija veikia nepriklausomai ir turi reikiamų išteklių savo užduotims vykdyti;

b) atlikdama savo pareigas ir naudodamasi savo įgaliojimais, institucija turi būtinas nepriklausomumo nuo politinės ar kitos išorės įtakos garantijas ir veikia nešališkai ir

c) institucijos sprendimams taikoma teisminė peržiūra;

9) diskriminacija – bet kokia objektyvaus pagrindo neturinti diferenciacija, susijusi su prekių ar paslaugų (įskaitant viešąsias paslaugas), kuriomis naudojamosi oro susisiekimo paslaugoms teikti, tiekimu ar teikimu arba su tvarka, kurią toms prekėms ar paslaugoms taiko su tokiomis oro susisiekimo paslaugomis susijusios valdžios institucijos;

10) reguliariojo oro susisiekimo paslauga – skrydžių, kurių kiekvienas atitinka 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) skrydis vykdomas taip, kad būtų užtikrintas susisiekimas tarp dviejų arba daugiau tų pačių oro uostų:

i) pagal paskelbtą tvarkaraštį, arba

- ii) skrydžius vykdant taip reguliariai ar dažnai, kad jie sudarytų atpažįstamas sistemines serijas;
- 11) nereguliuojamo oro susisiekimo paslauga – komercinio oro susisiekimo paslauga, teikiama ne kaip reguliuojamo 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) Čikagos konvencija – 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašyta Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija.

3 straipsnis *Skrydžių teisės*

1. JK oro vežėjai gali šiame reglamente nustatytomis sąlygomis:
 - a) nenutūpdami skristi per Sąjungos teritoriją;
 - b) nutūpti Sąjungos teritorijoje nekomerciniais tikslais, kaip apibrėžta Čikagos konvencijoje;
 - c) teikti reguliuojamo ir nereguliuojamo 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;
3. Laikotarpiu, kuriuo taikomas šis reglamentas, valstybės narės nesidera dėl jokių dvišalių susitarimų su Jungtine Karalyste klausimais, patenkančiais į šio reglamento taikymo sritį, ir jų nesudaro. Tuo laikotarpiu jos nesuteikia JK oro vežėjams jokių kitų teisių oro susisiekimo srityje nei suteikiamos šiuo reglamentu.
4. Nepaisant 3 dalies, valstybės narės gali leisti pagal nacionalinės teisės aktus teikti oro greitosios pagalbos paslaugas savo teritorijoje naudojant orlaivius, registruotus Jungtinėje Karalystėje.

4 straipsnis *Bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimai*

1. Oro susisiekimo paslaugos pagal 3 straipsnį gali būti teikiamos pasinaudojant grupinės rezervacijos arba bendro kodo susitarimais taip:
 - a) JK oro vežėjas gali veikti kaip bilietų pardavėjas, su bet kuriuo veiklą vykdančiu vežėju, kuris yra Sąjungos oro vežėjas arba JK oro vežėjas, arba su bet kuriuo trečiosios valstybės oro vežėju, jei tas vežėjas pagal Sąjungos teisę arba, jei taikytina, pagal susijusios valstybės narės arba susijusių valstybių narių teisę naudojami būtinomis skrydžių teisėmis, taip pat teise jo vežėjams naudotis tomis teisėmis pagal aptariamą susitarimą;
 - b) JK oro vežėjas gali veikti kaip oro susisiekimą vykdančias oro vežėjas, su bet kuriuo bilietų pardavėju, kuris yra Sąjungos oro vežėjas arba JK oro vežėjas, arba su bet kuriuo trečiosios valstybės bilietų pardavėju, kuris, pagal Sąjungos teisę arba, jei taikytina, pagal susijusios valstybės narės arba susijusių valstybių narių teisę naudojami būtinomis maršruto teisėmis, taip pat teise jo vežėjams naudotis tomis teisėmis pagal atitinkamą susitarimą.

2. Teisės, suteiktos JK oro vežėjams pagal 1 dalį, jokių atveju negali būti suprantamos kaip teisės, suteikiančios trečiosios valstybės oro vežėjams bet kokias kitas teises nei teisės, kuriomis jie naudojami pagal Sąjungos teisę arba pagal susijusios valstybės narės ar susijusių valstybių narių teisę.

3. Remdamasis grupinės rezervacijos arba bendro kodo susitarimais, kaip skrydį vykdančias oro vežėjas arba kaip bilietų pardavėjas, JK oro vežėjas negali naudotis jokiais kitomis teisėmis, ne tos, kurios suteikiamos pagal 3 straipsnio 1 dalį.

Tai netrukdo JK oro vežėjams teikti oro susisiekimo paslaugas tarp bet kurių dviejų vietų, iš kurių viena yra Sąjungos teritorijoje, o kita – trečiojoje valstybėje, jei įvykdytos šios sąlygos:

a) JK oro vežėjas pagal grupinės rezervacijos arba bendro kodo susitarimą veikia kaip bilietų pardavėjas, su veiklą vykdančiu vežėju, kuris pagal Sąjungos teisę arba susijusios valstybės narės ar susijusių valstybių narių teisę naudojami būtinomis skrydžių teisėmis ir teise naudotis tomis teisėmis pagal atitinkamą susitarimą;

b) aptariama susisiekimo paslauga yra dalis to JK vežėjo vykdomo vežimo tarp Jungtinės Karalystės teritorijoje esančios vietos ir toje trečiojoje valstybėje esančios atitinkamos vietos.

4. Siekiant patikrinti, ar laikomasi šiame straipsnyje nustatytų sąlygų ir pagal Sąjungos ir nacionalinę teisę taikomų reikalavimų, visų pirma susijusių su sauga ir saugumu, susijusios valstybės narės reikalauja, kad šiame straipsnyje nurodytus susitarimus patvirtintų jų kompetentingos institucijos.

5 straipsnis *Orlaivių nuoma*

1. Naudodamasis 3 straipsnio 1 dalyje nurodytomis teisėmis, JK oro vežėjas gali teikti oro susisiekimo paslaugas naudodamasis savo orlaiviais, taip pat visais šiais atvejais:

a) naudodamasis orlaiviais, nuomojamais be įgulos iš bet kurio nuomotojo;

b) naudodamasis orlaiviais, nuomojamais su įgula iš bet kurio JK oro vežėjo;

c) naudodamasis orlaiviais, nuomojamais su įgula iš kitos nei Jungtinė Karalystė valstybės oro vežėjų, jei ši nuoma pagrįsta remiantis išimtiniais poreikiais, sezoninio pajėgumo poreikiais ar poreikiais įveikti nuomininko veiklos sunkumus ir šios nuomos trukmė nėra ilgesnė, negu būtinai reikia siekiant patenkinti tuos poreikius arba įveikti tuos sunkumus.

2. Siekiant patikrinti, ar laikomasi 1 dalyje nustatytų sąlygų ir pagal Sąjungos ir nacionalinę teisę taikomų reikalavimų, visų pirma susijusių su sauga ir saugumu, susijusios valstybės narės reikalauja, kad toje dalyje nurodytus susitarimus patvirtintų jų kompetentingos institucijos.

6 straipsnis *Teisių lygiavertiškumas*

1. Komisija stebi Jungtinės Karalystės Sąjungos oro vežėjams suteikiamas teises ir naudojimosi jomis sąlygas.

2. Jei Komisija nustato, kad teisės, kurias Jungtinė Karalystė suteikia Sąjungos oro vežėjams, *de jure* arba *de facto* nėra lygiavertės pagal šį reglamentą JK oro vežėjams suteiktoms teisėms arba kad tomis teisėmis negali vienodai naudotis visi Sąjungos oro vežėjai, Komisija nedelsdama ir siekdama atstatyti lygiavertiškumą priima įgyvendinimo aktus, kuriais:

- a) nustatomos JK oro vežėjams skirtos teikiamų reguliariojo oro susisiekimo paslaugų leidžiamosios talpos ribos ir reikalaujama, kad valstybės narės atitinkamai pakoreguotų JK oro vežėjams jau išduotus ir naujus leidimus vykdyti oro susisiekimą;
- b) reikalaujama, kad valstybės narės atsisakytų išduoti minėtus leidimus vykdyti oro susisiekimą, laikinai sustabdytų jų galiojimą arba juos panaikintų; arba
- c) nustatomos finansinės pareigos arba veiklos apribojimai.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 13 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Jie priimami laikantis 13 straipsnio 3 dalyje nurodytos skubos procedūros, kai tinkamai pagrįstais lygiavertiškumo didelio trūkumo atvejais pagal 2 dalį tai reikia padaryti dėl priežasčių, dėl kurių privaloma skubėti.

7 straipsnis

Sąžininga konkurencija

1. Komisija stebi, kokiomis sąlygomis Sąjungos oro vežėjai ir Sąjungos oro uostai konkuruoja su JK oro vežėjais ir Jungtinės Karalystės oro uostais teikdami oro susisiekimo paslaugas, kurioms taikomas šis reglamentas.

2. Jei Komisija nustato, kad susidarius kuriai nors iš 3 dalyje nurodytų situacijų tos sąlygos yra daug mažiau palankios, nei tos, kuriomis naudojasi JK oro vežėjai, ji nedelsdama ir siekdama ištaisyti padėtį, priima įgyvendinimo aktus, kuriais:

- a) nustatomos leidžiamą reguliariojo oro susisiekimo paslaugų pajėgumo, kuriuo gali naudotis JK oro vežėjai, ribos ir reikalaujama, kad valstybės narės atitinkamai pritaikytų tiek esamus, tiek išduodamus naujus JK oro vežėjų leidimus vykdyti oro susisiekimą;
- b) reikalaujama, kad valstybės narės kai kuriems arba visiems JK oro vežėjams atsisakytų išduoti minėtus leidimus vykdyti oro susisiekimą, laikinai sustabdytų jų galiojimą arba juos panaikintų; arba
- c) nustatomos finansinės pareigos arba veiklos apribojimai.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 13 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Jie priimami laikantis 13 straipsnio 3 dalyje nurodytos skubos procedūros, kai tinkamai pagrįstais grėsmės Sąjungos oro vežėjų vienos ar daugiau operacijų ekonominiam gyvybingumui atvejais tai reikia padaryti dėl priežasčių, dėl kurių privaloma skubėti.

3. 2 dalyje nurodyti įgyvendinimo aktai toje dalyje nustatytais sąlygomis priimami, siekiant ištaisyti toliau nurodytas situacijas:

- a) Jungtinė Karalystė teikia subsidijas;
- b) Jungtinė Karalystė neturi patvirtinusi konkurencijos teisės arba jos veiksmingai netaiko;
- c) Jungtinė Karalystė neįsteigia arba neišlaiko nepriklausomos konkurencijos institucijos;
- d) Jungtinė Karalystė taiko darbuotojų apsaugos, saugos, saugumo, aplinkos apsaugos ar keleivių teisių 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 kuriuo atveju žemesni nei atitinkami tarptautiniai standartai;
- e) Sąjungos oro vežėjai koku nors būdu diskriminuojami.

4. Komisija 1 dalies tikslais gali paprašyti informacijos iš Jungtinės Karalystės kompetentingų institucijų, JK oro vežėjų ar Jungtinės Karalystės oro uostų. Jeigu Jungtinės

Karalystės kompetentingos institucijos, JK oro vežėjas arba Jungtinės Karalystės oro uostas per Komisijos nustatytą pagrįstą laikotarpį prašomos informacijos nepateikia arba pateikia neišsamią informaciją, Komisija gali veikti vadovaudamasi 2 dalimi.

5. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/712⁹ netaikomas klausimams, kuriems taikomas šis reglamentas.

8 straipsnis

Leidimas vykdyti oro susisiekimą

1. Nedarant poveikio Sąjungos ir nacionalinei teisei aviacijos saugos srityje, reikalaujama, kad JK oro vežėjai, norėdami pasinaudoti pagal 3 straipsnį jiems suteiktomis teisėmis, gautų leidimą vykdyti oro susisiekimą iš kiekvienos valstybės narės, kurioje jie nori vykdyti veiklą.

2. Gavusi JK oro vežėjo prašymą išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą, valstybė narė nepagrįstai nedelsdama išduoda jam tinkamą leidimą vykdyti oro susisiekimą su sąlyga, kad:

a) paraišką teikiantis JK oro vežėjas turi galiojančią pagal Jungtinės Karalystės teisės aktus išduotą licenciją vykdyti oro susisiekimą ir ir

b) Jungtinė Karalystė vykdo ir užtikrina faktinę teisės aktais nustatytą paraišką pateikusių JK oro vežėjų kontrolę, kompetentinga institucija yra aiškiai identifikuota ir JK oro vežėjas turi tos institucijos išduotą oro vežėjo pažymėjimą.

3. Nedarant poveikio tam, kad turi būti suteikta pakankamai laiko atlikti reikiamus vertinimus, JK oro vežėjai turi teisę teikti leidimų vykdyti oro susisiekimą paraiškas nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos. Valstybės narės gali patvirtinti tas paraiškas nuo tos dienos, jei tenkinamos tokio patvirtinimo sąlygos. Tačiau visi taip suteikti leidimai įsigalioja ne anksčiau kaip pirmą šio reglamento taikymo dieną, kaip nustatyta 14 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje.

9 straipsnis

Veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai

1. JK 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. Taikant 8 straipsnį, IATA sezono, jau prasidėjusio pirmą šio reglamento taikymo dieną, nustatytą 14 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje, veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai bei pirmo po jo einančio sezono veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai gali būti teikiami ir tvirtinami iki tos dienos.

3. Šis reglamentas netrukdo valstybėms narėms naudojantis teisėmis, kurias joms suteikė Jungtinė Karalystė, išduoti leidimus Sąjungos vežėjams vykdyti reguliarųjį oro susisiekimą. Išduodamos tuos leidimus valstybės narės nediskriminuoja Sąjungos vežėjų.

⁹ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/712 dėl konkurencijos oro transporto sektoriuje apsaugos, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 868/2004 (OL L 123, 2019 5 10, p. 4).

10 straipsnis

Atsisakymas išduoti leidimą, jo panaikinimas, laikinasis galiojimo sustabdymas arba apribojimas

1. Valstybės narės atsisako JK oro vežėjui išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą arba atitinkamai tą leidimą panaikina arba laikinai sustabdo jo galiojimą, jeigu:
 - a) oro vežėjas neatitinka JK oro vežėjo apibrėžties pagal šį reglamentą; arba
 - b) nesilaikoma 8 straipsnio 2 dalyje nustatytų sąlygų.
2. Valstybės narės atsisako išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą JK oro vežėjui, tą leidimą panaikina, laikinai 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 susisiekimo 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 JK oro vežėjui leidimą vykdyti oro susisiekimą, tą leidimą panaikina, laikinai 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 6 arba 7 straipsnį.
4. Valstybės narės nepagrįstai nedelsdamos informuoja Komisiją ir kitas valstybes nares apie visus pagal 1 ir 2 dalis priimtus sprendimus atsisakyti išduoti JK oro vežėjui leidimą vykdyti oro susisiekimą arba atšaukti suteiktą leidimą.

11 straipsnis

Pažymėjimai ir licencijos

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

12 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 šio straipsnio 1 dalį, arba bet kurią kitą informaciją, susijusią su 6 ir 7 straipsnių įgyvendinimu.

13 straipsnis
Komitetas

1. Komisijai padeda pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 įsteigtas komitetas. Tas komitetas – komitetas, kaip apibrėžta Reglamente (ES) 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.
3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 8 straipsnis kartu su jo 5 straipsniu.

14 straipsnis
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 Susitarimo dėl išstojimo 126 ir 127 straipsnius Jungtinei Karalystei nustoja būti taikoma Sąjungos teisė.
Tačiau 8 straipsnio 3 dalis ir 9 straipsnio 2 dalis taikomos nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.
3. Šis reglamentas netaikomas, jei iki 2 dalies pirmoje pastraipoje nurodytos dienos įsigaliojo išsamaus oro susisiekimo teikimo valdymo susitarimas su Jungtine Karalyste, kurio susitariančioji šalis yra Sąjunga.
4. Šis reglamentas nustoja būti taikomas ankstesniąją iš šių datų:
 - a) 2021 m. birželio 30 d.;
 - b) 3 dalyje nurodyto susitarimo įsigaliojimo dieną arba, atitinkamai, dieną, nuo kurios jis laikinai taikomas.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas