



EUROPOS SĄJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS

TARYBA

**Strasbūras, 2019 m. kovo 25 d.
(OR. en)**

**2018/0433 (COD)
LEX 1891**

**PE-CONS 68/1/19
REV 1**

**AVIATION 38
PREP-BXT 73
CODEC 552**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS DĖL BENDRŲ TAISYKLIŲ,
KURIOMIS UŽTIKRINAMAS BAZINIS ORO SUSISIEKIMAS JUNGTINEI DIDŽIOSIOS
BRITANIJOS IR ŠIAURĖS AIRIJOS KARALYSTEI IŠSTOJUS IŠ SĄJUNGOS**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
REGLAMENTAS (ES) 2019/...**

2019 m. kovo 25 d.

**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 nuomonę¹,
pasikonsultavę su Regionų komitetu,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros²,

¹ 2019 m. vasario 20 d. nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

² 2019 m. kovo 13 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2019 m. kovo 19 d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) 2017 m. kovo 29 d. Jungtinė Karalystė pranešė apie savo ketinimą išstoti iš Sąjungos pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnį. Sutartys Jungtinei Karalystei nebebus taikomos 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., nebent Europos Vadovų Taryba, susitarusi su Jungtine Karalyste, vieningai nuspręstų pratęsti tą terminą;
- (2) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1008/2008¹ nustatytos Sąjungos licencijų oro susisiekimui vykdyti išdavimo oro vežėjams sąlygos ir įtvirtinta laisvė teikti ES vidaus oro susisiekimo paslaugas;
- (3) nepriėmus jokių specialių nuostatų, Jungtinei Karalystei išstojus iš Sąjungos 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;

¹ 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).

- (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 27 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) atsižvelgiant į laikiną šio reglamento pobūdį, jis turėtų būti taikomas trumpą laikotarpį ir juo neturėtų būti daromas poveikis galimoms deryboms dėl būsimo susitarimo su Jungtine Karalyste, apimančio oro susisiekimą paslaugų teikimą, kurio Susitariančioji Šalis yra Sąjunga, bei šio susitarimo įsigaliojimui. Pagal Komisijos rekomendacijas jai kuo greičiau turėtų būti suteikti įgaliojimai derėtis su Jungtine Karalyste dėl bendro oro susisiekimą susitarimo. Dėl tokio susitarimo turėtų būti deramasi ir jis turėtų būti sudarytas nedelsiant;
- (6) siekiant išlaikyti abipusiai naudingą lygio susisiekimą, reikėtų pagal abipusiškumo principą ir JK oro vežėjams, ir Sąjungos oro vežėjams numatyti bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, tokius kaip dalijimosi kodu susitarimai;

- (7) atsižvelgiant į išskirtines ir ypatingas aplinkybes, dėl kurių būtina priimti šį reglamentą, ir vadovaujantis Sutartimis, Sąjungai tikslinga laikinai pasinaudoti atitinkama pasidalijamąja kompetencija, kuri Sąjungai suteikta pagal Sutartis. Tačiau bet koks šio reglamento poveikis kompetencijų pasidalijimui tarp Sąjungos ir jos valstybių narių turėtų būti griežtai ribojamas laiko požiūriu. Todėl Sąjungos naudojimasis savo kompetencija turėtų būti vykdomas tik šio reglamento taikymo laikotarpiu. Atitinkamai pasidalijamąja kompetencija, kuria naudojamosi tokiu būdu, Sąjunga nustos naudotis, kai tik nustos būti taikomas šis reglamentas. Todėl nuo to momento valstybės narės vėl naudosis savo kompetencija pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 2 straipsnio 2 dalį. Be to, primenama, kad, kaip nustatyta prie Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo pridėtame Protokole Nr. 25 dėl kompetencijos pasidalijimo, šiame reglamente naudojimosi Sąjungos kompetencija aprėptis apima tik tuos elementus, kuriuos reglamentuoja šis reglamentas, ir neapima visos srities. Atitinkama Sąjungos ir valstybių narių kompetencija sudaryti oro susisiekimą srities tarptautinius susitarimus turi būti nustatoma vadovaujantis Sutartimis ir atsižvelgiant į atitinkamus Sąjungos teisės aktus;

- (8) pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008, siekiant išlaikyti galiojančias licencijas oro susisiekimui vykdyti, Sąjungos oro vežėjai, visų pirma, turi visada laikytis tame reglamente nustatytų nuosavybės ir kontrolės reikalavimų. Jei Jungtinė Karalystė išstos iš Sąjungos be susitarimo dėl išstojimo, tikėtina, kad kai kurie Sąjungos oro vežėjai nuo išstojimo datos patirs sunkumų vykdydami tuos reikalavimus. Todėl būtina patvirtinti priemonės nenumatytiems atvejams. Laikantis vienodo požiūrio ir proporcingumo principų, tos priemonės turėtų apsiriboti tik tuo, kas griežtai būtina siekiant išspręsti problemas, kilusias dėl netvarkingo Jungtinės Karalystės išstojimo iš Sąjungos. Laikantis tų pačių principų taip pat būtina nustatyti mechanizmus, kurie sudarytų galimybę atidžiai stebėti pažangą, padarytą siekiant laikytis nuosavybės ir kontrolės reikalavimų, ir, pagrįstais atvejais, panaikinti licenciją oro susisiekimui vykdyti. Siekiant išvengti staigaus operacijų nutraukimo ir visų pirma leisti nukentėjusiųjų keleivių repatriaciją, licencijos oro susisiekimui vykdyti atšaukimas dėl reikalavimų nesilaikymo, jei nepateikiamas atitinkamas taisomųjų veiksmų planas, turėtų įsigalioti praėjus dviem savaitėms po sprendimo atšaukti licenciją priėmimo;

- (9) 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;
- (10) Komisija ir valstybės narės turėtų spręsti problemas, kurios gali daryti poveikį esamoms skrydžių pasiskirstymo sistemoms dėl Jungtinės Karalystės išstojimo iš Sąjungos. Visų pirma turėtų būti imtasi tinkamų priemonių užtikrinti, kad būtų visapusiškai laikomasi šių sistemų ir numatyti kuo tvarkingesnę perėjimą, kad būtų išvengta trukdžių keleiviams ir bendrovėms Sąjungoje;

- (11) 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 užtikrinta, kad oro susisiekimo paslaugas teikiantys Sąjungos oro vežėjai galėtų sąžiningai konkuruoti su JK oro vežėjais. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹. 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 būti atvejai, kai Jungtinė Karalystė nesuteikia lygiaverčių teisių Sąjungos oro vežėjams ir todėl yra akivaizdu, kad nėra pusiausvyros, arba tokie atvejai, kai dėl mažiau palankių konkurencijos sąlygų, nei sąlygos, kurios taikomos JK oro vežėjams teikiant oro susisiekimo paslaugas, kurioms taikomas šis reglamentas, kyla grėsmė Sąjungos oro vežėjų ekonominiam gyvybingumui;

¹ 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).

- (12) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. nustatyti laikinas priemones, kuriomis reglamentuojamas oro susisiekimas tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės tuo atveju, jei nebūtų sudarytas susitarimas dėl išstojimo, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl jo masto ir poveikio to tikslo 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;
- (13) Gibraltaras nėra įtrauktas į šio reglamento teritorinę taikymo sritį ir visos šiame reglamente daromos nuorodos į Jungtinę Karalystę neapima Gibaltaro;
- (14) šiuo reglamentu nedaromas poveikis Ispanijos Karalystės teisei padėti, susijusiai su suvereniomis teisėmis į teritoriją, kurioje įsikūręs Gibaltaro oro uostas;
- (15) šio reglamento nuostatos turėtų įsigaliooti nedelsiant ir iš principo turėtų būti taikomos nuo dienos, einančios po dienos, kurią Sutartys nustoja būti taikomos Jungtinei Karalystei, nebent iki tos dienos įsigaliojusių 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 susisiekimas tarp Sąjungos ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės (toliau – Jungtinė Karalystė) pastarajai išstojus iš Sąjungos.

2 straipsnis
Naudojimasis kompetencija

1. Naudojimasis Sąjungos kompetencija pagal šį reglamentą apribojamas šio reglamento taikymo laikotarpiu, kaip apibrėžta 16 straipsnio 4 dalyje. Pasibaigus šiam laikotarpiui Sąjunga nedelsdama nustoja naudotis ta kompetencija ir valstybės narės vėl naudojasi savo kompetencija pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 2 straipsnio 2 dalį.
2. Naudojimasis Sąjungos kompetencija pagal šį reglamentą nedaro poveikio valstybių narių kompetencijai, susijusiai su skrydžių teisėmis bet kokiose vykstančiose arba būsimose derybose dėl su oro susisiekimu paslaugomis susijusių tarptautinių susitarimų su Jungtine Karalyste ir bet kuria kita trečiąja valstybe, tų susitarimų pasirašymu arba sudarymu laikotarpiu, kai nustos būti taikomas šis reglamentas.

3. Naudojimasis 1 dalyje nurodyta Sąjungos kompetencija apima tik tuos elementus, kuriuos reglamentuoja šis reglamentas.
4. Šis reglamentas nedaro poveikio atitinkamai Sąjungos ir valstybių narių kompetencijai oro susisiekimo srityje, susijusiai su elementais, kurių šis reglamentas nereglamentuoja.

3 straipsnis
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 nereguliariojo 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 oro susisiekimui vykdyti, 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) Jungtinei Karalystei ir (arba) Jungtinės Karalystės piliečiams priklauso daugiau nei 50 proc. įmonės ir Jungtinė Karalystė ir (arba) jos piliečiai faktiškai kontroliuoja įmonę tiesiogiai arba netiesiogiai per vieną arba daugiau tarpinių įmonių arba
 - ii) Sąjungos valstybėms narėms ir (arba) Sąjungos valstybių narių piliečiams ir (arba) Europos ekonominės erdvės valstybėms narėms ir (arba) tokių valstybių piliečiams (galimas bet kuris derinys) atskirai arba kartu su Jungtine Karalyste ir (arba) Jungtinės Karalystės piliečiais priklauso daugiau nei 50 proc. įmonės arba jie ją faktiškai kontroliuoja tiesiogiai arba netiesiogiai per vieną arba daugiau tarpinių įmonių;
 - c) kuris b punkto ii papunktyje nurodytu atveju anksčiau nei pirmąją šio reglamento taikymo pradžios dieną, nustatytą 16 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje, turėjo pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 išduotą galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti;

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 susisiekimui 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 iškraipymas;
 - ii) vieno ar daugiau oro vežėjų piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi;

- iii) Jungtinės Karalystės priimtose arba paliktose galioti priemonėse, skirtose viešosioms įmonėms ir įmonėms, kurioms Jungtinė Karalystė suteikia specialias arba išskirtines teises ir kurios prieštarauja i arba ii papunkčiams, ir
 - b) oro vežėjų koncentracija, itin ribojanti veiksmingą konkurenciją, 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 injekcijas, nuosavybės teisių apsaugą nuo bankroto ar draudimą;
 - b) negautas arba nesurinktas pajamas, kurios kitu atveju būtų gautos;
 - 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 daugiau a, b ir c punktuose nurodytų funkcijų, 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) institucija veikia nepriklausomai ir turi reikiamų išteklių savo užduotims vykdyti;
 - b) vykdydama savo pareigas ir naudodamasi savo įgaliojimais institucija turi reikiamas garantijas, kad nebus politinio ar kitokio išorinio kišimosi ir veikia nešališkai, ir
 - c) institucijos sprendimams taikoma teismo peržiūra;
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, 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 tų pačių arba daugiau oro uostų:
 - i) pagal paskelbtą tvarkaraštį, arba
 - ii) skrydžius vykdant taip reguliariai ar dažnai, kad jie sudarytų 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 taikomos 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 – Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija, pasirašyta 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje.

4 straipsnis
Skrydžių teisės

1. JK oro vežėjai gali šiame reglamente nustatytais sąlygomis:
- a) nenutūpdami skristi virš Sąjungos teritorijos;
 - b) nutūpti Sąjungos teritorijoje nekomerciniais tikslais, kaip apibrėžta Čikagos 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;

- d) ne ilgiau kaip penkis mėnesius nuo pirmosios taikymo dienos, nustatytos 16 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje, teikti reguliariojo ir nereguliariojo tarptautinio oro susisiekimo paslaugas vien kroviniams vežti tarp bet kurių dviejų vietų, iš kurių viena yra Sąjungos teritorijoje, o kita – trečiosios valstybės teritorijoje, kai tos paslaugos yra paslaugos, kurios kilmės arba paskirties vieta yra Jungtinės Karalystės teritorijoje, dalis. JK oro vežėjų teikiamų tų paslaugų bendra sezoninė talpa neturi viršyti bendro tų vežėjų teikiant tas paslaugas vykdytų skrydžių skaičiaus atitinkamai per IATA žiemos ir vasaros sezonus 2018 metais vadovaujantis *pro rata temporis* principu;
- (e) ne ilgiau kaip septynis mėnesius nuo pirmosios taikymo dienos, nustatytos 16 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje, toliau teikti reguliariojo oro susisiekimo paslaugas maršrutais, kuriems taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kai teisė vykdyti oro susisiekimą suteikta iki šio reglamento taikymo datos pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 16 ir 17 straipsnius ir laikantis sąlygų, taikomų toms paslaugoms ir nustatytų Reglamente (EB) Nr. 1008/2008.
2. Valstybės narės pasinaudoja 1 dalies e punkte nurodytu laikotarpiu ir imasi bet kokių reikalingų priemonių siekiant užtikrinti, kad būtinomis laikomos viešosios paslaugos ir toliau būtų teikiamos pasibaigus tam laikotarpiui vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 16 ir 17 straipsniais.

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.

5 straipsnis

Bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimai

1. Oro susisiekimo paslaugos, numatytos šio reglamento 4 straipsnyje, gali būti teikiamos pagal bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, pavyzdžiui, grupinės rezervacijos arba bendro kodo susitarimus, kaip nurodyta toliau:
- a) JK oro vežėjas gali būti bilietų pardavėjas, bendradarbiaujantis su bet kuriuo oro susisiekimą vykdančiu vežėju, kuris yra Sąjungos oro vežėjas arba JK oro vežėjas, arba bet kuriuo oro susisiekimą vykdančiu trečiosios valstybės 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 būti oro susisiekimą vykdančio vežėjas, bendradarbiaujantis su bet kuriuo bilietų pardavėju, kuris yra Sąjungos oro vežėjas arba JK oro vežėjas, arba bet kuriuo trečiosios valstybės bilietų pardavėju, jei tas bilietų pardavėjas pagal Sąjungos teisę arba, jei taikytina, pagal susijusios valstybės narės arba susijusių valstybių narių teisę naudojasi būtinomis maršruto teisėmis, taip pat teise jo vežėjams naudotis tomis teisėmis pagal aptariamą susitarimą.
2. Remiantis bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimais, JK oro vežėjas, nesvarbu, ar jis yra oro susisiekimą vykdančio vežėjas, ar bilietų pardavėjas, jokiais atvejais negali naudotis kitomis teisėmis nei tos, kurios suteikiamos pagal 4 straipsnio 1 dalį.
3. 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 naudojasi pagal Sąjungos teisę arba pagal susijusios valstybės narės ar susijusių valstybių narių teisę.
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 1 dalyje nurodytus susitarimus patvirtintų jų kompetentingos institucijos.

6 straipsnis
Orlaivių nuoma

1. Naudodamasis 4 straipsnio 1 dalyje nurodytomis teisėmis, JK oro vežėjas gali teikti oro susisiekimo paslaugas savo nuosavu lėktuvu ir visais toliau išvardytais atvejais:
 - a) naudodamasis bet kurio nuomotojo nuomojamu be įgulos orlaiviu;
 - b) naudodamasis bet kurio JK oro vežėjo nuomojamu su įgula orlaiviu;
 - c) naudodamasis bet kurios valstybės, išskyrus Jungtinę Karalystę, oro vežėjų nuomojamu su įgula orlaiviu, su sąlyga, kad 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.

7 straipsnis

Licencijų oro susisiekimui vykdyti tvarkymas atsižvelgiant į nuosavybės ir kontrolės reikalavimus

1. Nukrypstant nuo Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 8 straipsnio, jei oro vežėjas, turintis kitos nei Jungtinė Karalystė valstybės narės išduotą licenciją oro susisiekimui vykdyti, nustoja laikytis to reglamento 4 straipsnio f punkte nustatytų reikalavimų („nuosavybės ir kontrolės reikalavimai“) dėl Jungtinės Karalystės išstojimo iš Sąjungos, tų reikalavimų nesilaikymas nedaro poveikio minėtos licencijos oro susisiekimui vykdyti galiojimui iki šešių mėnesių trukmės laikotarpio, skaičiuojamo nuo pirmosios taikymo dienos, nustatytos šio reglamento 16 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje, pabaigos, jeigu vykdomos šio straipsnio 2–5 dalyse nustatytos sąlygos.

2. Oro vežėjas per dvi savaites nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos pateikia kompetentingai licencijas išduodančiai institucijai taisomųjų veiksmų planą. Tame plane išsamiai ir tiksliai išdėstomos priemonės, kuriomis ketinama pasiekti visišką atitiktį nuosavybės ir kontrolės reikalavimams ne vėliau kaip pirmą dieną po šio straipsnio 1 dalyje nurodyto laikotarpio pabaigos. Jei per nustatytą laikotarpį oro vežėjas nepateikia plano, kompetentinga licencijas išduodanti institucija, suteikusi galimybę atitinkamam oro vežėjui pareikšti savo nuomonę, nedelsdama atšaukia licenciją oro susisiekimui vykdyti, bet ne anksčiau kaip nuo 16 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje nurodytos datos, ir informuoja apie tai Komisiją. Toks atšaukimas įsigalioja po dviejų savaičių nuo licencijas išduodančios institucijos sprendimo priėmimo, bet ne anksčiau kaip nuo 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos datos. Kompetentinga licencijas išduodanti institucija praneša apie savo sprendimą oro vežėjui ir informuoja Komisiją.
3. Jei per 2 dalyje nurodytą laikotarpį atitinkamas oro vežėjas pristato taisomųjų veiksmų planą, kompetentinga licencijas išduodanti institucija per du mėnesius nuo plano gavimo dienos įvertina, ar jame išdėstytomis priemonėmis būtų pasiekta visiška atitiktis nuosavybės ir kontrolės reikalavimams ne vėliau kaip pirmą dieną, einančią po 1 dalyje nurodyto laikotarpio pabaigos, ir tai, ar tikėtina, kad oro vežėjas baigs įgyvendinti tas priemones iki tos datos. Kompetentinga licencijas išduodanti institucija informuoja oro vežėją ir Komisiją apie savo įvertinimą.

4. Jei kompetentinga licencijas išduodanti institucija, suteikusi atitinkamam oro vežėjui galimybę pareikšti savo nuomonę, nustato, kad plane išdėstytomis priemonėmis nebūtų pasiekta visiškos atitikties nuosavybės ir kontrolės reikalavimams ne vėliau kaip pirmą dieną, einančią po 1 dalyje nurodyto laikotarpio pabaigos, arba, jei neatrodo tikėtina, kad atitinkamas oro vežėjas baigs įgyvendinti tas priemones iki tos datos, ji gali nedelsdama atšaukti licenciją oro susisiekimui vykdyti. Toks atšaukimas įsigalioja po dviejų savaičių nuo licencijas išduodančios institucijos sprendimo priėmimo. Kompetentinga licencijas išduodanti institucija praneša apie savo sprendimą oro vežėjui ir informuoja Komisiją.
5. Jei kompetentinga licencijas išduodanti institucija nustato, kad plane išdėstytomis priemonėmis būtų pasiekta visiška atitiktis nuosavybės ir kontrolės reikalavimams ne vėliau kaip pirmą dieną, einančią po 1 dalyje nurodyto laikotarpio pabaigos, ir, jei tikėtina, kad oro vežėjas baigs įgyvendinti tas priemones iki tos datos, ji atidžiai ir nuolat stebi to plano įgyvendinimą ir reguliariai informuoja Komisiją apie savo išvadas.
6. Iki 1 dalyje nurodyto laikotarpio pabaigos kompetentinga licencijas išduodanti institucija nusprendžia, ar oro vežėjas visiškai atitinka nuosavybės ir kontrolės reikalavimus. Jei kompetentinga licencijas išduodanti institucija, suteikusi atitinkamam oro vežėjui galimybę pareikšti savo nuomonę, nusprendžia, kad oro vežėjas neatitinka visų nuosavybės ir kontrolės reikalavimų, ji atšaukia licenciją oro susisiekimui vykdyti nuo pirmos dienos, einančios po 1 dalyje nurodyto laikotarpio pabaigos.

7. Jei Komisija, suteikusi kompetentingai licencijas išduodančiai institucijai ir atitinkamam oro vežėjui galimybę pareikšti savo nuomones, nustato, kad kompetentinga licencijas išduodanti institucija neatšaukė atitinkamos licencijos oro susisiekimui vykdyti, kai toks atšaukimas būtinas pagal šio straipsnio 2 arba 6 dalį, Komisija, vadovaudamasi Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 15 straipsnio 3 dalies antra pastraipa pareikalauja, kad minėta kompetentinga licencijas išduodanti institucija atšauktų licenciją oro susisiekimui vykdyti. Taikomos to reglamento 15 straipsnio 3 dalies trečia ir ketvirta pastraipos.
8. Šiuo straipsniu nedaromas poveikis jokių kitų Reglamente (EB) Nr. 1008/2008 nustatytų nuostatų taikymui.

8 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 JK oro vežėjams suteiktoms teisėms arba kad tomis teisėmis negali vienodai naudotis visi Sąjungos vežėjai, ji nedelsdama ir siekdama atstatyti lygiavertiškumą, priima įgyvendinimo aktus, kuriais:
- a) nustatomos JK oro vežėjams skirtos teikiamų reguliariojo oro susisiekimo paslaugų leistinos talpos ribos ir reikalaujama, kad valstybės narės atitinkamai pakoreguotų JK oro vežėjams jau išduotus ir naujus leidimus oro susisiekimui vykdyti;
 - b) reikalaujama, kad valstybės narės atsisakytų išduoti minėtus leidimus oro susisiekimui vykdyti, juos atšauktų arba sustabdytų jų galiojimą, arba
 - c) nustatomos finansinės pareigos ar veiklos apribojimai.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Jie priimami laikantis 15 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.

9 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 šio straipsnio 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 JK oro vežėjams skirtos teikiamų reguliariojo oro susisiekimo paslaugų leistinos talpos ribos ir reikalaujama, kad valstybės narės atitinkamai pakoreguotų JK oro vežėjams jau išduotus ir naujus leidimus oro susisiekimui vykdyti;
 - b) reikalaujama, kad valstybės narės kai kuriems arba visiems JK oro vežėjams atsisakytų išduoti minėtus leidimus oro susisiekimui vykdyti, juos atšauktų arba sustabdytų jų galiojimą, arba
 - c) nustatomos finansinės pareigos ar veiklos apribojimai.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Jie priimami laikantis 15 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 apibrėžtomis 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 kokiu 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 (EB) Nr. 868/2004¹ netaikomas klausimams, kuriems taikomas šis reglamentas.

10 straipsnis

Leidimas oro susisiekimui vykdyti

1. Nedarant poveikio Sąjungos ir nacionalinei teisei aviacijos saugos srityje, reikalaujama, kad JK oro vežėjai, norėdami pasinaudoti pagal 4 straipsnį jiems suteiktomis teisėmis, gautų leidimą oro susisiekimui vykdyti iš kiekvienos valstybės narės, kurioje jie nori vykdyti veiklą.

¹ 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 868/2004 dėl apsaugos nuo subsidijavimo ir nesąžiningos kainų nustatymo veiklos, darančių žalą Bendrijos oro vežėjams, teikiantiems oro susisiekimui paslaugas iš šalių, kurios nėra Europos bendrijos narės (OL L 162, 2004 4 30, p. 1).

2. Gavusi JK oro vežėjo prašymą išduoti leidimą oro susisiekimui vykdyti, valstybė narė nepagrįstai nedelsdama išduoda jam atitinkamą leidimą oro susisiekimui vykdyti su sąlyga, kad:
- a) paraišką teikiantis JK oro vežėjas turi galiojančią pagal Jungtinės Karalystės teisės aktus išduotą licenciją oro susisiekimui vykdyti 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 oro susisiekimui vykdyti 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 taikymo dieną, nustatytą 16 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje.

11 straipsnis

Veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai

1. JK oro vežėjai kiekvienos atitinkamos valstybės narės kompetentingoms institucijoms patvirtinti pateikia oro susisiekimo veiklos planus, programas ir tvarkaraščius. Jie turi būti pateikiami bent prieš 30 dienų iki veiklos pradžios.
2. Taikant 10 straipsnį, IATA sezono, jau prasidėjusio pirmą šio reglamento taikymo dieną, nustatytą 16 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje, veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai bei 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 reguliaryjį oro susisiekimą. Išduodamos tuos leidimus valstybės narės nediskriminuoja Sąjungos vežėjų.

12 straipsnis

Atsisakymas išduoti leidimą, jo atšaukimas, galiojimo sustabdymas ir apribojimas

1. Valstybės narės atsisako JK oro vežėjui išduoti leidimą oro susisiekimui vykdyti arba atitinkamai tą leidimą atšaukia arba sustabdo jo galiojimą, jeigu:
 - a) oro vežėjas neatitinka JK oro vežėjo apibrėžties pagal šį reglamentą arba
 - b) nesilaikoma 10 straipsnio 2 dalyje nustatytų sąlygų.
2. Valstybės narės atsisako išduoti leidimą oro susisiekimui vykdyti JK 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 susisiekimu veiklą vykdančio orlaivio atvykimu į atitinkamos valstybės narės teritoriją, jo naudojimui 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 oro susisiekimui vykdyti, 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 8 arba 9 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 oro susisiekimui vykdyti arba atšaukti suteiktą leidimą.

13 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 susisiekimą 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.

14 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 8 ir 9 straipsnių įgyvendinimu.

15 straipsnis
Komiteto procedūra

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.

16 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

1. Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą 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 7 straipsnis, 10 straipsnio 3 dalis ir 11 straipsnio 2 dalis taikomi nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

3. Šis reglamentas netaikomas, jei iki 2 dalies pirmoje pastraipoje nurodytos dienos bus įsigaliojęs pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnio 2 dalį su Jungtine Karalyste sudarytas susitarimas dėl išstojimo.

4. Šis reglamentas nustoja būti taikomas ankstesnę iš šių dviejų datų:
- a) bendro susitarimo, reglamentuojančio oro susisiekimą su Jungtine Karalyste, kurio Susitariančioji Šalis yra Sąjunga, įsigaliojimo dieną arba tą dieną, kurią jis pradamas laikinai taikyti, arba
 - b) 2020 m. kovo 30 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas