



Брюксел, 19.12.2018 г.  
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно общи правила за осигуряването на основни въздушни връзки предвид оттеглянето на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Съюза**

(текст от значение за ЕИП)

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### • Основания и цели на предложението

На 29 март 2017 г. Обединеното кралство подаде уведомление за намерението си да се оттегли от Съюза в съответствие с член 50 от Договора за Европейския съюз. Това означава, че ако не се ратифицира Споразумението за оттегляне<sup>1</sup>, първичното и вторичното право на Съюза ще престанат да се прилагат за Обединеното кралство от 30 март 2019 г. („датата на оттегляне“). Тогава Обединеното кралство ще стане „трета държава“.

Международният въздушен транспорт не може да се осъществи без изричното съгласие на засегнатите държави; това е следствие от техния пълен и изключителен суверенитет над въздушното пространство над тяхната територия. Обичайната практика е държавите да организират въздушния транспорт помежду си чрез двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги (СВУ), в които се определят конкретни взаимно предоставени права и условията за тяхното упражняване. Правата на въздушно движение и услугите, пряко свързани с упражняването им, са изрично изключени от приложното поле на Общото споразумение по търговията с услуги<sup>2</sup>.

В ЕС свободата на въздушните превозвачи от държавите членки (въздушни превозвачи от Съюза) да предоставят вътрешни въздухоплавателни услуги произтича изключително от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, с който се определят и правила за лицензирането на тези превозвачи.

Ако в евентуалното споразумение за оттегляне няма разпоредби в противоположен смисъл, след оттеглянето въздухоплавателните услуги между Обединеното кралство и държавите членки вече няма да се уреждат от посочения регламент. Освен това, тъй като някои въздушни превозвачи имат оперативен лиценз, издаден от Обединеното кралство, или основното им място на стопанска дейност се намира в Обединеното кралство, или са притежавани мажоритарно или ефективно контролирани от Обединеното кралство или негови граждани, те ще престанат да отговарят на условията за превозвачи от Съюза, определени с посочения регламент.

Следователно, при липсата на разпоредби в противоположен смисъл в евентуално споразумение за оттегляне, от 30 март 2019 г. нататък няма да има правно основание за предоставянето на въздухоплавателни услуги между Обединеното кралство и държавите членки от съответните превозвачи. При всяка от описаните по-горе ситуации превозвачите ще загубят оперативния си лиценз за Съюза и в резултат на това вече няма да имат право да предоставят въздухоплавателни услуги в рамките на Съюза.

Преките въздухоплавателни услуги между Обединеното кралство и държавите членки са почти изцяло в ръцете на въздушни превозвачи от Съюза и Обединеното кралство. Ако тези въздушни превозвачи загубят правото да предоставят въздухоплавателни услуги между Обединеното кралство и държавите членки, това би довело до сериозни

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

<sup>2</sup> Приложение IV от Маракешкото споразумение за създаване на Световната търговска организация, сключено в Маракеш на 15 април 1994 г.

смущения. Всички или почти всички въздушни маршрути между Съюза и Обединеното кралство ще престанат да бъдат обслужвани. От друга страна, вътрешносъюзните маршрути, които вече не се обслужват от превозвачи от Обединеното кралство след оттеглянето, ще останат напълно достъпни за превозвачите от Съюза.

В сценария, при който не се постигне споразумение, се очаква последиците за съответните икономики да бъдат тежки, както е описано по-долу: времето за пътуване и цените на въздушния транспорт ще се увеличат значително, тъй като ще се търсят алтернативни маршрути, което ще окаже натиск върху инфраструктурата на въздушния транспорт по тези алтернативни маршрути, докато търсенето на въздушен транспорт ще намалее. В резултат от това не само секторът на въздухоплаването, но и други сектори от икономиката, които до голяма степен зависят от него, ще бъдат засегнати. Произтичащите от това бариери пред търговията ще възпрепятстват стопанската дейност на далечни пазари, както и разполагането/преместването на предприятия. Смущенията във въздушните транспортни връзки ще представляват загуба на стратегически актив за Съюза и държавите членки.

В своето съобщение „Готовност за оттеглянето на Обединеното кралство от Европейския съюз на 30 март 2019 г.: план за извънредни действия“ от 13 ноември 2018 г.<sup>3</sup> Комисията обяви намерението си да предложи мерки, които да гарантират, че на въздушните превозвачи от Обединеното кралство ще бъде разрешено да прелитат над територията на Европейския съюз, да осъществяват технически кацания (напр. за презареждане с гориво без качване/слизване на пътници), както и да кацат в Европейския съюз и да се връщат обратно в Обединеното кралство. Тези мерки ще бъдат обвързани с условие Обединеното кралство да прилага еквивалентни мерки по отношение на въздушните превозвачи от Европейския съюз.

Следователно настоящото предложение има за цел да се установят временни мерки за управление на въздушния транспорт между ЕС и Обединеното кралство след оттеглянето на Обединеното кралство от Съюза (член 1). Тези мерки са предназначени за поддържането на основни връзки за кратък преходен период (член 12).

На първо място (член 3), предложението за регламент предвижда едностранното предоставяне на права на въздушно движение по първа, втора, трета и четвърта свобода на въздушните превозвачи от Обединеното кралство, така че да могат да продължат да прелитат над и осъществяват технически кацания на територията на Съюза, както и да обслужват преки маршрути между съответните територии. Не се прави разграничение между пътническите и товарните превози, нито между редовните и нередовните услуги. В съответствие с целта на предложението за регламент за осигуряване на основни въздушни връзки, на въздушните превозвачи от Обединеното кралство ще бъде разрешено да предлагат капацитет, замразен на нивата от преди оттеглянето, изразен в брой полети („честоти“). Никой от обичайните инструменти за оперативна гъвкавост (например договорености за маркетингово сътрудничество, лизинг на въздушнотранспортни средства, смяна на самолета под един полетен номер или обслужване на повече от една точка в един полет) не е предвиден за превозвачи от Обединеното кралство, които ще предоставят въздухоплавателни услуги съгласно регламента.

---

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

Правата, предоставени на превозвачи от Обединеното кралство, се основават на принципа на реципрочност, поради което предложението за регламент (член 4) предвижда механизъм, който да гарантира, че правата, от които се ползват въздушните превозвачи от Съюза в Обединеното кралство, са еквивалентни на тези, предоставяни на превозвачи от Обединеното кралство съгласно предложението за регламент. Ако това не се случи, Комисията е оправомощена да приеме необходимите мерки за коригиране на ситуацията чрез актове за изпълнение, включително за ограничаване или оттегляне на оперативните лицензи на въздушни превозвачи от Обединеното кралство. Оценката на степента на еквивалентност и приемането на коригиращи мерки от страна на Комисията не са обвързани само със стриктно формално съответствие между двете правни системи; това се дължи на съществените различия между съответните пазари и има за цел да се избегне огледалният подход, който в крайна сметка може да се окаже в противоречие с интересите на Съюза.

Макар че целта на предложението за регламент е временно да осигури основни въздушни връзки, то, също както всички споразумения за въздухоплавателни услуги на Съюза, предвижда гъвкав механизъм, с който да се гарантира, че превозвачите от Съюза се ползват от справедливи и равни възможности да се конкурират с превозвачите от Обединеното кралство, след като то престане да бъде обвързано от правото на Съюза. Равнопоставените условия на конкуренция изискват дори след оттеглянето си Обединеното кралство да продължи да прилага достатъчно високи стандарти в областта на въздушния транспорт по отношение на: лоялната конкуренция, включително регулирането на картелите, злоупотребата с господстващо положение и концентрациите; забраната на необосновани държавни субсидии; защитата на работниците; опазването на околната среда; безопасността и сигурността. Трябва освен това да се гарантира, че превозвачите от Съюза не са дискриминирани в Обединеното кралство, както *de jure*, така и *de facto*. Предложението за регламент следователно възлага на Комисията (член 5) задачата да наблюдава условията на конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и Обединеното кралство и я оправомощава да приеме необходимите мерки посредством актове за изпълнение, с които да осигури изпълняването на условията по всяко време.

Установяват се необходимите процедури, за да могат държавите членки да проверяват дали въздушните превозвачи, въздухоплавателните средства и екипажите, долитащи на тяхна територия съгласно настоящия регламент, са лицензирани или сертифицирани от Обединеното кралство в съответствие с международно признати стандарти за безопасност, дали са спазени съответните национални и съюзни правни норми и дали предоставените права не са превишени (членове 6—9).

Въведена е изрична разпоредба, с която се напомня, че държавите членки не трябва да водят преговори, нито да встъпват в двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги с Обединеното кралство по въпроси, попадащи в обхвата на настоящия регламент, и че не трябва по друг начин да предоставят на превозвачи от Обединеното кралство права във връзка с въздушния транспорт, различни от предоставените с настоящия регламент. (Член 3). Независимо от това съответните компетентни органи естествено ще имат възможност да си сътрудничат както е необходимо за доброто изпълнение на регламента (член 10), така че да настъпят възможно най-малко смущения в управлението на въздухоплавателните услуги, които ще продължат да се предоставят под тяхно ръководство след оттеглянето на Обединеното кралство.

Европейският съвет (член 50) отново отправи призив на 13 декември 2018 г. да се работи по-усилено за постигането на готовност на всички равнища за последиците от оттеглянето на Обединеното кралство, като се вземат предвид всички възможни резултати. Настоящият акт е част от пакет от мерки, който Комисията приема в отговор на този призив.

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящото предложение за регламент е предвидено като *lex specialis*, който ще реши някои от последиците, произтичащи от факта, че Регламент (ЕО) № 1008/2008 ще престане да се прилага за въздушния транспорт между Обединеното кралство и останалите държави членки, считано от оттеглянето на Обединеното кралство и при липса на споразумение за оттегляне. Предложените условия са ограничени до това, което е необходимо в това отношение, за да се избегнат прекомерни смущения. Предвижда се те да се прилагат само за ограничен период от време. Следователно настоящото предложение е изцяло в съответствие със съществуващото законодателство и по-специално с Регламент (ЕО) № 1008/2008.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Настоящото предложение допълва Регламент (ЕО) № 1008/2008. Макар подходът на споразуменията за въздушен транспорт, сключвани от Съюза с трети държави, да е спазен в някои области (например оперативни лицензи), конкретната цел и контекст на настоящия регламент, както и едностранният му характер, неизбежно изискват по-рестриктивен подход при предоставянето на права, както и специфични разпоредби, предназначени да запазят равенството на правата и на условията на конкуренция.

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

- **Правно основание**

Правно основание на предложението е член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Предложеният акт ще допълва Регламент (ЕО) № 1008/2008, така че да се гарантират основни връзки въпреки факта, че посоченият регламент ще престане да се прилага по отношение на въпросните транспортни операции. Подобни връзки ще бъдат гарантирани по същия начин за движението до и от всички точки в Съюза, с което се избягва нарушаването на условията на вътрешния пазар. Поради това е необходимо действие на равнището на Съюза, а резултат не може да бъде постигнат чрез действия на национално равнище. .

- **Пропорционалност**

Предложението за регламент се счита за пропорционална мярка, тъй като чрез него могат да се избегнат прекомерните смущения по начин, който също така гарантира равни условия на конкуренция за превозвачите от Съюза и не надхвърля необходимото за постигане на тази цел. Това се отнася по-специално за условията, при които се предоставят съответните права, които между другото са свързани с необходимостта Обединеното кралство също да предостави равностойни права, както и до лоялната конкуренция и ограничаването на режима във времето.

- **Избор на инструмент**

Тъй като нормативният акт урежда въпроси, тясно свързани с Регламент (ЕО) № 1008/2008 и има за цел, също както посочения регламент, да осигури напълно хармонизирани условия на конкуренция, той също следва да бъде под формата на регламент. Тази форма също така най-добре отговаря на неотложността на ситуацията/обстоятелствата, тъй като наличното време преди оттеглянето (без да се сключи споразумение за оттегляне) е твърде кратко за транспониране на разпоредбите на евентуална директива.

### **3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Това не е приложимо поради изключителния, временен и еднократен характер на събитието, което налага настоящото предложение и което не е свързано с целите на съществуващото законодателство.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Предизвикателствата, пред които ни изправя оттеглянето на Обединеното кралство от ЕС и възможните решения бяха посочени от различни заинтересовани страни в сектора на въздухоплаването и представители на държавите членки.

Обща тема в представените мнения беше необходимостта за регулаторна намеса с цел поддържане на определена степен на въздушни връзки. Когато става дума за права на въздушно движение, заинтересованите страни не са в състояние сами да предприемат извънредни мерки с оглед смекчаване на вредното въздействие на евентуалната липса на споразумение за оттегляне. Представителите на поне шест въздушни превозвача, групи от въздушни превозвачи и летища (предимно чрез Международния съвет на летищата за Европа) изразиха становището, че статуквото с въздушните превозвачи от Обединеното кралство следва да се запази, като се запази същото ниво на достъп до пазара както преди оттеглянето. Другите заинтересовани страни обаче (главно представители на въздушните превозвачи от ЕС-27) подчертаха, че статуквото не следва да се запази, ако няма пълна хармонизация на нормативната уредба, за да се гарантират равни условия на конкуренция на пазара. На 12 юни 2018 г. Комисията организира семинар на ЕС-27 във връзка с готовността, по време на който експертите на държавите членки в областта на гражданското въздухоплаване в частност подчертаха необходимостта да се приемат извънредни мерки на равнището на ЕС, за да се гарантират основните връзки между ЕС-27 и Обединеното кралство в случай на липса на споразумение за оттегляне.

Тези коментари бяха надлежно взети под внимание при изготвянето на предложението.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Съответните заинтересовани страни споделиха с Комисията няколко форми на оценка на последиците от оттеглянето на Обединеното кралство за сектора на въздушния транспорт. Тези оценки заключават, че липсата на въздушно движение между ЕС-27 и Обединеното кралство ще причини значителни смущения в ЕС-27. Въздушните връзки имат съществена роля за икономиката като цяло. Въздухоплаването не само улеснява

мобилността, но е и значителен стимул за търговията, растежа и създаването на работни места. Прекият дял на въздухоплаването в БВП на ЕС възлиза на 110 млрд. евро, а цялостното му въздействие, включително за туризма, достига 510 млрд. евро чрез мултиплициращия ефект<sup>4</sup>. Общо пътуващите между ЕС-27 и Обединеното кралство представляват 16 % от вътрешния трафик в ЕС през 2016 г., макар тази стойност да варира значително между държавите — членки на ЕС и в някои случаи да достига до 25 %. Освен това през 2017 г. 19,3 % от вътрешния въздушен транспорт в ЕС е бил осъществен от въздушни превозвачи, лицензирани от Обединеното кралство, а 44,7 % от трафика между ЕС-27 и Обединеното кралство е бил осъществен от превозвачи, лицензирани от ЕС-27. Алтернативни варианти за транспорт предлагат по-специално железопътните и морските връзки, но това се отнася само за малък брой страни като Белгия, Франция и Ирландия. За други държави, разположени по-далеч на изток и на юг в Съюза, времето за пътуване с железниците или по пътищата е такова, че те не могат да бъдат заместител на въздушния транспорт. Следователно значителното вредно въздействие от пълната загуба на въздушни връзки върху икономиката на ЕС-27 и гражданите трябва да бъде смекчено.

- **Оценка на въздействието**

Не е необходима оценка на въздействието поради изключителния характер на положението и ограничените нужди на периода, през който се осъществява промяната на статута на Обединеното кралство. Няма варианти на политиката, които да се различават съществено и правно от предложения.

- **Основни права**

Настоящото предложение не оказва въздействие върху защитата на основните права.

#### **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Не е приложимо.

#### **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Не е приложимо.

---

<sup>4</sup> Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports (Проучване на заетостта и условията на труд в сектора на въздушния транспорт и по летищата), окончателен доклад, 2015 г.

Предложение за

## **РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно общи правила за осигуряването на основни въздушни връзки предвид оттеглянето на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Съюза**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>5</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>6</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) На 29 март 2017 г. Обединеното кралство представи нотификацията за намерението си да се оттегли от Съюза съгласно член 50 от Договора за Европейския съюз. Договорите вече няма да имат правна сила по отношение на Обединеното кралство от датата на влизане в сила на споразумението за оттегляне или, ако това не стане, две години след обявеното намерение, т.е. от 30 март 2019 г., освен в случай на удължаване на този срок по единодушно решение на Европейския съвет, съгласувано с Обединеното кралство.
- (2) Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>7</sup> определя условията за предоставянето оперативни лицензи от Съюза на въздушни превозвачи и установява свободата на предоставяне на въздухоплавателни услуги в рамките на ЕС.
- (3) Ако липсват специални разпоредби, оттеглянето на Обединеното кралство от Европейския съюз ще прекрати всички права и задължения, произтичащи от правото на Съюза по отношение на достъпа до пазара, както е определено в Регламент (ЕО) № 1008/2008, доколкото това засяга връзката между Обединеното кралство и останалите 27 държави членки.

---

<sup>5</sup> ОВ С, , стр. .

<sup>6</sup> ОВ С, [...], стр. .

<sup>7</sup> Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен) (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).



- (4) Поради това е необходимо да се установи набор от временни мерки, които да дадат възможност на превозвачите, лицензирани в Обединеното кралство, да предоставят въздухоплавателни услуги между неговата територия и останалите 27 държави членки. За да се гарантира добро равновесие между Обединеното кралство и останалите държави членки, предоставените по този начин права следва да зависят от предоставянето на еквивалентни права от Обединеното кралство на превозвачи, лицензирани в Европейския съюз и да подлежат на определени условия, които да осигуряват лоялна конкуренция.
- (5) За да отрази неговия временен характер, прилагането на настоящия регламент следва да се ограничи до кратък период от време, без да се засягат евентуалните преговори и влизането в сила на едно бъдещо споразумение, което обхваща споразумение за предоставянето на въздухоплавателни услуги между Съюза и Обединеното кралство.
- (6) За да се осигурят еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на приемането на мерки, за да се гарантира справедлива степен на реципрочност между правата, предоставени едностранно от Съюза и Обединеното кралство на въздушните превозвачи на другата страна, както и да се гарантира, че превозвачите от Съюза могат да се конкурират с превозвачите от Обединеното кралство при справедливи условия при предоставянето на въздухоплавателни услуги. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>8</sup>.
- (7) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно определянето на временни мерки за въздушния транспорт между Съюза и Обединеното кралство в случай че не се постигне споразумение за оттегляне, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради неговия обхват и последици може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на посочената цел.
- (8) Разпоредбите на настоящия регламент следва спешно да влязат в сила и по принцип да се прилагат от деня след деня, в който Договорите престанат да се прилагат спрямо Обединеното кралство, освен ако до този момент не е влязло в сила споразумение за оттегляне, сключено с Обединеното кралство. За да се даде обаче възможност за провеждане на необходимите административни процедури възможно най-рано, някои разпоредби следва да се прилагат считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент,

---

<sup>8</sup> Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр.13).

## ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### *Член 1*

#### **Обхват**

С настоящия регламент се определя набор от временни мерки, които да уреждат въздушния транспорт между Съюза и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия („Обединеното кралство“) след оттеглянето му от Съюза.

### *Член 2*

#### **Определения**

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1. „въздушен транспорт“ означава превоз с въздухоплавателно средство на пътници, багаж, товари и поща, поотделно или заедно, предлаган на обществеността срещу възнаграждение или под наем, който включва редовни и нередовни (чартърни) въздухоплавателни услуги;
2. „международен въздушен транспорт“ означава въздушен превоз, който преминава през въздушното пространство над територията на повече от една държава;
3. „въздушен превозвач от Съюза“ означава въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, предоставен от компетентен лицензиращ орган в съответствие с глава II от Регламент (ЕО) № 1008/2008;
4. „въздушен превозвач от Обединеното кралство“ означава въздушен превозвач, който:
  - а) е установил основното си място на стопанска дейност в Обединеното кралство, както и
  - б) изпълнява някое от следните две условия:
    - (i) Обединеното кралство и/или граждани на Обединеното кралство притежават повече от 50 % от предприятието и упражняват действителен контрол над него — пряко или косвено, чрез едно или повече междинни предприятия, или
    - (ii) държави — членки на ЕС и/или граждани на държави — членки на ЕС, и/или други държави от Европейското икономическо пространство и/или граждани на тези държави, в каквато и да било комбинация, независимо дали сами или съвместно с Обединеното кралство и/или граждани на Обединеното кралство притежават повече от 50 % от предприятието и упражняват действителен контрол над него — пряко или косвено, чрез едно или повече междинни предприятия,
  - в) в случая, посочен в буква б), подточка ii), е притежавал валиден оперативен лиценз в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008 в деня преди първия ден на прилагането на настоящия регламент, определен в член 12, параграф 2,

5. „действителен контрол“ означава отношение, установено в резултат на упражняване на права, въз основа на договори или по друг начин, които заедно или поотделно и с оглед на съществуващите фактически обстоятелства или приложимото право дават възможност за пряко или непряко упражняване на решаващо влияние върху дадено предприятие, по-специално чрез:
- a) право на ползване на всички или част от активите на предприятието;
  - б) права или договори, с които се предоставя решаващо влияние върху състава, гласуването или решенията на органите на предприятието или които по друг начин предоставят решаващо влияние върху управлението на дейността на предприятието;
6. „закон в областта на конкуренцията“ означава закон, който разглежда следното поведение, доколкото то може да засегне въздухоплавателните услуги:
- a) следните деяния:
    - (i) споразумения между въздушни превозвачи, решения на сдружения на въздушни превозвачи и съгласувани практики, които имат за цел или резултат предотвратяването, ограничаването или изкривяването на конкуренцията;
    - (ii) злоупотреби с господстващо положение на пазара от страна на един или повече въздушни превозвачи;
    - (iii) мерки, въведени или оставени в сила от Обединеното кралство при публични предприятия и предприятия, на които Обединеното кралство предоставя специални и изключителни права и които са в противоречие с подточки i) или ii); както и
  - б) концентрации между въздушни превозвачи, които засягат съществено ефективната конкуренция, по-специално в резултат на установяване или засилване на господстващо положение;
7. „субсидия“ означава всеки финансов принос, предоставен на даден въздушен превозвач или летище от правителствен или друг публичен орган на всяко равнище, който му осигурява ползи, включително:
- a) пряко прехвърляне на средства, например безвъзмездни средства, заеми или вливане на капитал, потенциално пряко прехвърляне на средства, поемане на финансови задължения като гаранции по заеми, вноски в капитала, собственост, защита от банкрут или застраховка;
  - б) отказ или несъбиране на дължими приходи;
  - в) предоставяне на стоки или услуги, различни от общата инфраструктура, или закупуване на стоки или услуги; или
  - г) заплащане на вноски във фондове или упълномощаване или възлагане на частна организация да изпълнява една или повече от функциите, посочени в букви а), б) и в), които обикновено се упражняват от правителствен или друг публичен орган, като практиката в действителност не се отличава от практиките, които обичайно се следват от правителствата;

Не се смята за осигуряване на ползи чрез финансов принос от страна на правителствен или друг публичен орган, ако частен пазарен оператор,

единствено воден от перспективи за рентабилност, в същото положение като въпросния публичен орган, би направил същия финансов принос;

8. „независим орган за защита на конкуренцията“ означава орган, който отговаря за прилагането и спазването на законите в областта на конкуренцията, както и за контрола на субсидиите, и изпълнява всички изброени по-долу условия:
  - а) органът е оперативно независим и е подходящо осигурен с ресурси, необходими за изпълнение на задачите му;
  - б) при изпълнението на своите задължения и упражняването на своите правомощия той разполага с необходимите гаранции за независимост от политическа или друга външна намеса и действа безпристрастно; както и
  - в) неговите решения подлежат на съдебен контрол;
9. „дискриминация“ означава различно третиране по какъвто и да било признак без обективна обосновка по отношение на предоставянето на стоки или услуги, включително обществени услуги, използвано при извършването на въздухоплавателни услуги или по отношение на третирането от страна на публичните органи, свързани с тези услуги;
10. „редовна въздухоплавателна услуга“ означава серия от полети, притежаващи всяка от следните характеристики:
  - а) за всеки полет местата и/или капацитетът за превоз на товари, и/или поща са предоставени за индивидуално закупуване от масовия потребител (директно от въздушния превозвач или от неговите упълномощени представители);
  - б) извършва се така, че да обслужва въздушното движение между същите две или повече летища:
    - (i) съгласно обявено разписание; или
    - (ii) чрез полети, които са толкова редовни или чести, че представляват установима систематична серия;
11. „нередовна въздухоплавателна услуга“ означава търговска въздухоплавателна услуга, изпълнявана по начин, различен от редовната въздухоплавателна услуга;
12. „територия на Съюза“ означава територията, вътрешните води и териториалните морета на държавите членки, към които се прилагат Договорът за Европейския съюз и Договорът за функционирането на Европейския съюз и при условията, определени в тези договори, както и въздушното пространство над тях;
13. „територия на Обединеното кралство“ означава територията, вътрешните води и териториалните морета на Обединеното кралство и въздушното пространство над тях;
14. „Конвенция“ означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г.

### Член 3

#### Права на въздушно движение

1. При условията, определени в настоящия регламент, въздушните превозвачи от Обединеното кралство могат:
  - а) да прелитат над територията на Съюза без кацане;
  - б) да спират на територията на Съюза с нетърговска цел по смисъла на Конвенцията;
  - в) да извършват редовни и нередовни международни въздухоплавателни услуги за пътници, комбинация от пътници и товари и изцяло товарни услуги между всеки две точки, една от които е разположена на територията на Обединеното кралство, а другата — на територията на Съюза;
2. При спазване на разпоредбите на членове 4 и 5, при предоставянето на редовни въздухоплавателни услуги съгласно настоящия регламент, общият сезонен капацитет, осигуряван от въздушните превозвачи от Обединеното кралство за маршрутите между Обединеното кралство и всяка държава членка не надхвърля общия брой на ежедневните полети, обслужвани от тези превозвачи по същите маршрути съответно през зимния и летния сезон на IATA за 2018 г.
3. Държавите членки не водят преговори, нито встъпват в двустранни споразумения или договорености за въздухоплавателни услуги с Обединеното кралство по въпроси, попадащи в обхвата на настоящия регламент. Те не предоставят по друг начин на превозвачи от Обединеното кралство права във връзка с въздушния транспорт, различни от предоставените с настоящия регламент.

### Член 4

#### Еквивалентност на правата

1. Комисията следи правата, предоставени от Обединеното кралство на въздушните превозвачи от Съюза и условията за тяхното упражняване.
2. Ако Комисията сметне, че правата, предоставени от Обединеното кралство на въздушните превозвачи от Съюза не са *de jure* или *de facto* еквивалентни на тези, предоставени на въздушни превозвачи от Обединеното кралство съгласно настоящия регламент, или че тези права не са еднакво достъпни за всички превозвачи от Съюза, за да възстанови равностойността, чрез актове за изпълнение, приети в съответствие с процедурата по член 25, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, тя може:
  - а) да коригира капацитета, предоставен на въздушните превозвачи от Обединеното кралство в границите, посочени в член 3, параграф 2, и да изиска от държавите членки да адаптират съответно оперативните лицензи (вече съществуващи или новоиздадени) на въздушните превозвачи от Обединеното кралство;
  - б) да изисква от държавите членки да откажат, да прекратят временно или да отменят посочените оперативни лицензи; или

- в) да приема други подходящи мерки.

#### Член 5

### Лоялна конкуренция

1. Комисията наблюдава условията, при които въздушните превозвачи и летищата на Съюза се конкурират с въздушните превозвачи и летищата на Обединеното кралство за предоставянето на въздухоплователните услуги, обхванати от настоящия регламент.
2. Ако сметне, че в резултат на някоя от ситуацияите, посочени в параграф 3 от настоящия член, гореспоменатите условия са значително по-неблагоприятни от тези, предоставени на въздушните превозвачи от Обединеното кралство, с цел да поправи това положение, чрез актове за изпълнение, приети в съответствие с процедурата по член 25, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, Комисията може:
  - а) да коригира капацитета, предоставен на въздушните превозвачи от Обединеното кралство в границите, посочени в член 3, параграф 2, и да изиска от държавите членки да адаптират съответно оперативните лицензи (вече съществуващи или новоиздадени) на въздушните превозвачи от Обединеното кралство;
  - б) да изисква от държавите членки да откажат, да прекратят временно или да отменят посочените оперативни лицензи за някои или всички въздушни превозвачи от Обединеното кралство; или
  - в) да приема други подходящи мерки.
3. Актовете за изпълнение съгласно параграф 2 могат да бъдат приемани за коригиране на следните ситуации:
  - а) ако Обединеното кралство предоставя субсидии;
  - б) ако Обединеното кралство не приеме или не прилага ефективно законодателството в областта на конкуренцията;
  - в) ако Обединеното кралство не създаде или не поддържа независим орган за защита на конкуренцията;
  - г) ако Обединеното кралство прилага стандарти в областта на защитата на работниците, безопасността, сигурността или околната среда, които са по-неблагоприятни от стандартите, залегнали в правото на Съюза, а ако в правото на Съюза липсват съответните разпоредби — по-неблагоприятни от стандартите, прилагани от всички държави членки или във всички случаи по-неблагоприятни от съответните международни стандарти;
  - д) ако е налице каквато и да било форма на дискриминация спрямо въздушните превозвачи от Съюза.
4. За целите на параграф 1 Комисията може да поиска информация от компетентните органи, въздушните превозвачи или летищата на Обединеното кралство. Ако компетентните органи, въздушните превозвачи или летищата на Обединеното кралство не предоставят поисканата информация в разумен срок, препоръчан от Комисията, или ако предостави непълна информация, Комисията може да процедира в съответствие с параграф 2.

## Член 6

### Оперативни лицензи

1. Без да се засяга законодателството на Съюза и националното законодателство в областта на безопасността на въздухоплаването, за да упражняват правата, предоставени им по силата на член 3, въздушните превозвачи от Обединеното кралство са длъжни да получат оперативен лиценз от всяка държава членка, в която желаят да осъществяват дейност.
2. При получаване на заявление за оперативен лиценз от въздушен превозвач от Обединеното кралство съответната държава членка предоставя подходящия оперативен лиценз, ако:
  - а) превозвачът от Обединеното кралство, подал заявлението, има валиден оперативен лиценз в съответствие със законодателството на Обединеното кралство; както и
  - б) Обединеното кралство упражнява и поддържа действителен регулаторен контрол над подалия заявлението негов въздушен превозвач, компетентният орган е ясно определен и превозвачът от Обединеното кралство притежава издадено от посочения орган свидетелство за авиационен оператор.
3. Без да се засяга необходимостта да се предвиди достатъчно време за извършване на необходимите оценки, въздушните превозвачи от Обединеното кралство имат право да подават своите заявления за оперативен лиценз считано от деня на влизане в сила на настоящия регламент. Държавите членки имат правомощието да одобряват тези заявления считано от същия ден, ако са изпълнени условията за одобрение. Евантуално предоставените лицензи обаче влизат в сила не по-рано от първия ден на прилагане на настоящия регламент, посочен в член 12, параграф 2.

## Член 7

### Оперативни планове, програми и разписания

1. Въздушните превозвачи от Обединеното кралство представят оперативни планове, програми и разписания на въздухоплавателните услуги за одобрение от компетентните органи на всяка от заинтересованите държави членки. Всички тези документи се представят най-малко 30 дни преди започването на операциите.
2. При спазване на член 6, оперативните планове, програмите и разписанията за текущия сезон на IATA към първия ден на прилагане на настоящия регламент, посочен в член 12, параграф 2, както и тези за следващия сезон, могат да бъдат представени и одобрени преди тази дата.

## Член 8

### Отказ, отмяна, временно прекратяване и ограничаване на оперативен лиценз

1. Държавите членки отказват или, според случая, отменят или временно прекратяват оперативния лиценз на въздушния превозвач от Обединеното кралство, ако:
  - а) въздушният превозвач не отговаря на условията за въздушен превозвач от Обединеното кралство съгласно настоящия регламент; или
  - б) условията, определени в член 6, параграф 2, не са изпълнени.
2. Държавите членки отказват, отменят, временно прекратяват, ограничават или налагат условия на оперативния лиценз на въздушен превозвач от Обединеното кралство или ограничават или налагат условия на неговите операции, ако е налице някое от следните обстоятелства:
  - а) не са спазени приложимите изисквания за безопасност и сигурност;
  - б) не са спазени приложимите изисквания, свързани с достъпа до, дейността на или отпътуването от територията на съответната държава членка от страна на въздухоплавателни средства, осигуряващи въздушен транспорт;
  - в) не са спазени приложимите изисквания, свързани с достъпа до, дейността на или отпътуването от територията на съответната държава членка на пътници, екипажи, багаж, товари и/или поща на борда на въздухоплавателни средства (включително подзаконовите актове относно влизане, пропускателен режим, имиграция, паспорти, митници и карантина или, когато става дума за поща, подзаконовите актове за пощите).
3. Държавите членки отказват, отменят, временно прекратяват, ограничават или налагат условия на оперативния лиценз на въздушен превозвач от Обединеното кралство или ограничават или налагат условия на неговите операции, ако Комисията изиска това от тях съгласно член 4 или 5.
4. Държавите членки информират Комисията и останалите държави членки за всяко решение за отказ или отмяна на оперативен лиценз на въздушен превозвач от Обединеното кралство съгласно параграфи 1 и 2.

## Член 9

### Сертификати и лицензи

Сертификатите за летателна годност, свидетелствата за правоспособност и лицензите, издадени или признати за валидни от Обединеното кралство, които още са в сила, се признават от държавите членки за целите на извършване на въздухоплавателни услуги от превозвачи от Обединеното кралство по силата на настоящия регламент, ако тези сертификати или лицензи са издадени или признати по силата на и при спазване най-малко на съответните международни стандарти, установени съгласно Конвенцията.



## Член 10

### Консултация и сътрудничество

1. Компетентните органи на държавите членки се консултират и си сътрудничат с компетентните органи на Обединеното кралство, когато е необходимо, за да се осигури прилагането на настоящия регламент.
2. Държавите членки предоставят на Комисията без ненужно забавяне всяка информация, получена съгласно параграф 1 или друга информация, която е от значение за прилагането на членове 4 и 5 от настоящия регламент.

## Член 11

### Комитет

Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 25 от Регламент (ЕО) № 1008/2008.

## Член 12

### Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Той се прилага от деня след този, на който правото на Съюза престане да се прилага спрямо Обединеното кралство съгласно член 50, параграф 3 от Договора за Европейския съюз.  
Член 6, параграф 3 и член 7, параграф 2 обаче се прилагат от датата на влизането в сила на настоящия регламент.
3. Настоящият регламент не се прилага, ако споразумение за оттегляне, сключено с Обединеното кралство в съответствие с член 50, параграф 2 от Договора за Европейския съюз, влезе в сила преди датата, посочена в параграф 2, първа алинея.
4. Настоящият регламент престава да се прилага на по-ранната от следните две дати:
  - а) датата, на която влезе в сила или временно започне да се прилага споразумение между Съюза и Обединеното кралство, което урежда предоставянето на въздушен транспорт между тях, или
  - б) 30 март 2020 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*