



Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas

TEN/689

Bazinis oro susisiekimas Jungtinei Karalystei išstojus iš Sąjungos

NUOMONĖS PROJEKTAS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl bendrų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis oro susisiekimas Jungtinei Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos

Karalystei išstojus iš Sąjungos

[COM(2018) 893 final - 2018/0433 (COD)]

Pagrindinis pranešėjas **Jacek Krawczyk**

Administratorius
Dokumento data

Kristian Krieger
14/02/2019

Konsultavimasis	Europos Parlamentas, 14/01/2019 Taryba, 14/01/2019
Reglamentavimo pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalis ir 304 straipsnis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Biuro sprendimas	22/01/2019
Priimta plenarinėje sesijoje	...
Plenarinė sesija Nr.	...
Balsavimo rezultatai (už / prieš / susilaikė)	.../.../...

1. Išvados ir rekomendacijos

- 1.1 Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) nuolat pabrėžė Europos bendrosios aviacijos erdvės, kaip ekonomikos augimo, klestėjimo ir Europos konkurencingumo tarptautiniu mastu išlaikymo veiksnio, svarbą ir dydį. Kai tik įsigalios Jungtinės Karalystės (JK) sprendimas nustoti būti Europos Sąjungos nare („Brexit’as“), visi JK ekonomikos sektoriai nebebus neatsiejama Europos bendrosios rinkos dalimi; jos aviacijos sektorius nebegalės gauti naudos iš Europos bendrosios aviacijos erdvės ir prisidėti prie jos plėtojimo.
- 1.2 Jungtinės Karalystės išstojimo iš ES poveikio svarbiam oro susisiekimui tarp ES ir JK vertinimas priklausys nuo JK ir ES institucijų gebėjimo greitai patvirtinti tinkamas reguliavimo priemonės, kad būtų užtikrintas aukštas 27 ES ir JK aviacijos sektorių konkurencingumas.
- 1.3 Vis labiau tikėtino scenarijaus, kad susitarimas dėl išstojimo neįsigalios nustatytą dieną, atveju, ES teisės aktai, visų pirma Reglamentas Nr. 1008/2008, nebebus taikomas teikiant oro susisiekimo paslaugas tarp JK ir ES. Tai sukuria teisinį netikrumą, kenkia planavimo stabilumui ir kelia pavojų tolesniam susisiekimui tarp JK ir ES.
- 1.4 Siūlomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl bendrų taisyklių, kuriomis užtikrinamos bazinis oro susisiekimas Jungtinei Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystei išstojus iš Sąjungos (Reglamentas), yra laikinas sprendimas ir nenumatytų atvejų planas staigaus „Brexit’o“ poveikiui sumažinti. Siūlomos priemonės yra vienintelis realus būdas sumažinti galimus tikėtinus rimtus padarinius aviacijos sektoriui, jei susitarimas dėl išstojimo nebus ratifikuotas iki 2019 m. kovo 29 d.
- 1.5 Reglamentu Komisijai ir JK vyriausybei bus suteikta daugiau laiko derėtis dėl išsamaus oro susisiekimo paslaugų susitarimo (OSPS), kuris vėliau taptų ES ir JK aviacijos reguliavimo sistema. Taip pat šiuo metu bus užtikrintas bazinis oro susisiekimas tarp ES ir JK.
- 1.6 ES ir JK derybos dėl OSPS turės būti pradėtos nedelsiant, kad būtų iš naujo sukurtas teisinis pagrindas siekiant tvirtos oro susisiekimo bendrovių konkurencijos tarp abiejų šalių vežėjų.- EESRK yra pasirengęs užtikrinti būtiną informaciją iš 27 ES organizuotos pilietinės visuomenės suinteresuotųjų subjektų. Vadovaudamasis Europos ekonomikos, jos piliečių ir darbuotojų interesais, EESRK ragina ES ir JK kuo greičiau priimti visapusišką OSPS, kuris yra vienintelis teisinis atviros ir konkurencingos aviacijos rinkos pagrindas.
- 1.7 Po to, kai JK pateikė paraišką dėl 50 straipsnio taikymo, kad išstotų iš ES, Komisija parengė nuoseklią derybų strategiją ir nuosekliai bei skaidriai ją įgyvendino visapusiškai ir visiškai pritarus visoms ES institucijoms¹. EESRK palankiai vertina Europos Komisijos, Europos Parlamento ir valstybių narių vienybę. Vieningo požiūrio laikymasis yra naudingas ES piliečiams. Tokia pati nuostata taikytina ir civilinės aviacijos sektoriaus atveju.

¹ [COM\(2018\) 556 final/2](#); [COM\(2018\) 880 final](#)

- 1.8 EESRK pritaria siūlomam reglamentui kaip nenumatytų atvejų priemonei, skirtai užtikrinti bazinį oro susisiekimą, atsižvelgiant į tai, kad reglamentas negali būti laikomas Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 galiojimo pratęsimu arba netgi vienašališku susitarimu dėl išstojimo. Siūlomame reglamente numatytos teisės yra pagrįstai ribotos trukmės ir paskirties požiūriu. Komercinių galimybių apribojimas iki trečiosios ir ketvirtosios oro erdvės teisių tarp ES ir JK yra logiškas ir nuoseklus. Dėl kitų ES ir JK oro susisiekimo bendrovių komercinių galimybių turi būti deramasi dėl būsimos ES ir JK OSPS.
- 1.9 Siekiant užtikrinti bazinį susisiekimą ir sąžiningą konkurenciją, siūlomame reglamente nustatyti keli kriterijai ir procedūros, pavyzdžiui, skrydžių skaičiaus per IATA žiemos ir vasaros sezonus nustatymas², teisių „lygiavertiškumo“ sąvoka³ ir Komisijos teisė sumažinti, pakeisti arba atšaukti teises⁴. EESRK rekomenduoja, kad, siekiant geriau atsižvelgti į dabartines rinkos sąlygas, atskaitinis laikotarpis turėtų baigtis 2019 m. kovo 29 d. (visas IATA vasaros ir žiemos sezonas 2018/2019 metais).
- 1.10 Atsižvelgiant į šio blogiausio scenarijaus ekonomines ir socialines pasekmes, labai svarbu, kad Komisija parengtų skaidrios ir nuodugnios stebėsenos mechanizmą. Be to, taikant tokį mechanizmą turėtų būti numatytas glaudus Komisijos ir socialinių partnerių bei pilietinės visuomenės organizacijų bendradarbiavimas prieš pereinamąjį laikotarpį ir jo metu, taip pat derantis dėl naujo oro susisiekimo paslaugų susitarimo.

2. Bendrosios nuostatos

2.1 Teisinis pagrindas teikti ES vidaus oro susisiekimo paslaugas

Kaip nurodyta aiškinamajame memorandume⁵, suverenos valstybės tarpusavio oro susisiekimą organizuoja dvišaliais oro susisiekimo paslaugų susitarimais. Tačiau, liberalizavus ES vidaus oro susisiekimą, valstybių narių oro vežėjų laisvė teikti ES vidaus oro susisiekimo paslaugas išimtinai grindžiama Reglamentu Nr. 1008/2008⁶. Šiame reglamente taip pat nustatomos licenzijų tiems vežėjams išdavimo taisyklės. Jei nebus sudarytas susitarimas dėl išstojimo, paslaugoms tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių nebebūtų taikomas šis reglamentas, todėl nuo 2019 m. kovo 30 d. nebebūtų teisinio pagrindo atitinkamiems vežėjams teikti paslaugas tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių. Be to, Jungtinės Karalystės vežėjai prarastų Sąjungos licenziją vykdyti oro susisiekimą.

² Žr. COM (2018) 893 final, 3 str. II dalis.

³ Žr. COM(2018) 893 final, 4 str.

⁴ Žr. COM (2018) 893 final, 4 ir 5 straipsnius.

⁵ [COM\(2018\) 895 final](#)

⁶ [2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių](#)

Nors valstybės gali patvirtinti skrydžių tvarkaraščius, kuriuos paskirtos oro susisiekimo bendrovės pateikė skrydžių sezonui remdamosi pagarbos ir abipusiškumo principu⁷, šie *ad hoc* patvirtinimai neužtikrina jokio planavimo stabilumo ir skrydžių tarp JK ir ES valstybių narių atveju administracinė našta būtų sunkiai valdoma; be to, gana prieštaringai vertinamas teisinis klausimas, ar ES ir toliau turėtų išimtinės teises derėtis dėl ES ir JK OSPS sąlygų, kurio nesudarius valstybės narės negalėtų teisiškai patvirtinti jokių skrydžių. Todėl oro susisiekimo paslaugų tarp ES ir JK atveju būtina sukurti teisinį pagrindą paslaugoms, teikiamoms po 2019 m. kovo 29 d.

2.2 Susitarimas dėl išstojimo – pasekmės aviacijai

ES ir JK derėjosi dėl susitarimo dėl išstojimo, kuriame numatytos priemonės, kurių reikia imtis, kad JK būtų lengviau pereiti nuo valstybės narės statuso prie ES nepriklausančios trečiosios šalies statuso. Šis susitarimas turėtų įtakos visiems ekonomikos sektoriams. Pereinamuoju laikotarpiu JK būtų taikoma ir esanti ES teisė, ir ta ES teisė, kuri įsigalios pereinamuoju laikotarpiu; tačiau JK nebeturėtų aktyvaus vaidmens ES sprendimų priėmimo procese, įskaitant ir ES agentūrų, pavyzdžiui, EASA, sprendimų priėmimą. Tokia padėtis tęstųsi tol, kol JK ir ES 27 sudarytų naują OSPS.

2.2.1 ES sudaryti tarptautiniai susitarimai

Po „Brexit’o“⁸ JK gali prireikti iš naujo derėtis dėl daugiau kaip 750 tarptautinių susitarimų, kuriuos ES sudarė valstybių narių vardu. Tarp jų yra keletas su aviacija susijusių susitarimų, visų pirma ES ir JAV išsamus susitarimas dėl oro susisiekimo paslaugų, kuriuo JK nebegalės naudotis. Tais atvejais kai ES, remdamosi *išimtinė* kompetencija, sudarė oro susisiekimo paslaugų susitarimą, JK šis susitarimas nebebus taikomas, kai ji nebebus ES valstybė narė. Tais atvejais kai koks nors susitarimas buvo sudarytas pagal *mišrios* kompetencijos principą ir pagal jį gauna naudą „ES valstybės narės“, JK taip pat jau nebebus naudą gavėja. Susitarime dėl išstojimo ES pati įsipareigoja pranešti visoms ES oro susisiekimo paslaugų tarptautinėms šalims, kad pereinamuoju laikotarpiu jie JK turėtų laikyti ES valstybe nare. Vis dėlto trečioji šalis pati turi nuspręsti, ar ji to nori; susitarimas dėl išstojimo nėra privalomas trečiajai šaliai, kad ji toliau taikytų naudingas nuostatas JK po 2019 m. kovo 29 d.

2.2.2 Kalbant apie techninę priežiūrą, remontą ir kapitalinį remontą, aviacijos gamybos, remonto ir saugos standartus, šie aspektai nagrinėjami kitoje EESRK nuomonėje – TEN/688 „Aviacijos sauga po „Brexit’o““.

⁷ Pavyzdžiui, po to, kai Prancūzija nutraukė oro susisiekimo paslaugų sutartį tarp Prancūzijos ir JAV, paslaugos tarp šių dviejų šalių nebuvo nutrauktos; abi šalys patvirtino paraišką tęsti paslaugas, laikydamosi pagarbos ir abipusiškumo principų.

⁸ [Norton Rose Fulbright "Brexit: Aviation and transitional agreements", October 2018](#)

3. Siūlomas reglamentas

3.1 Kontekstas

Siekdama sušvelninti galimus rimtus oro susisiekimą tarp ES ir JK sutrikimus pagal scenarijų, kai susitarimas dėl išstojimo yra neratifikuotas, Komisija priėmė du pasiūlymus dėl reglamento:

- Pasiūlymą dėl bendrų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis oro susisiekimas Jungtinei Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystei išstojus iš Sąjungos (COM (2018) 893 final – 2018/0433 (COD)), kuris yra šios nuomonės tema, ir
- Pasiūlymą dėl tam tikrų aviacijos saugos aspektų, susijusių su Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimu iš Sąjungos (COM (2018) 894 final – 2018/0434 (COD))⁹.

Nesant susitarimo dėl išstojimo, patvirtintos priemonės yra būtinos konkrečiose Sąjungos teisės srityse. Tokio scenarijaus atveju, kai kurios siūlomos priemonės turi būti laikomos išimtinėmis Europos Sąjungos ir jos piliečių gyvybiškai svarbiems interesams apginti.

Komisija ypač pabrėžia, kad šiomis priemonėmis neturėtų būti nei teikiama nauda, kurią teikia narystė ES, nei formuluojamos numatyto pereinamojo laikotarpio sąlygos. Priemonės vienašališkai patvirtins ES (šitaip užsitikrindama galimybę bet kuriuo metu jas atšaukti), o sektoriui bus nustatyti konkretūs priemonių taikymo terminai. Be to, turėtų būti laikomasi įtvirtinto kompetencijos pasidalijimo principo, o nacionalinės priemonės turi atitikti ES teisę. Galiausiai jos neturėtų būti naudojamos kaip taisomoji priemonė, kad kompensuotų pasirengimo ar savalaikių veiksmų trūkumą.

3.2 Siūlomos priemonės

3.2.1 Pasiūlymu dėl reglamento siekiama užtikrinti 12 mėnesių laikotarpiu bazinį oro susisiekimą tarp JK ir ES. Pasiūlymas suteikia JK vežėjams skrydžių teises skristi virš Sąjungos teritorijos nenutūpiant, nutūpti Sąjungos teritorijoje ne eismo tikslais ir aptarnauti tiesioginius maršrutus tarp JK ir ES teritorijų teikiant reguliariojo ir nereguliariojo susisiekimą paslaugas tiek keleiviams, tiek kroviniams.¹⁰ Pažymėtinas siūlymas nustatyti, kad skrydžių skaičius per IATA žiemos ir vasaros sezonus 2018 metais neviršytų iki „Brexit’o“ buvusio skaičiaus¹¹.

3.2.2 Be to, JK oro vežėjams suteiktos teisės priklauso nuo „teisių lygiavertiškumo“ principo laikymosi, ir Komisija stebės, ar Sąjungos oro vežėjams suteikiamos *de jure* ir *de facto* lygiavertės teisės į tas, kurias pagal siūlomą reglamentą gaus JK oro vežėjai. Jei to neįvyks arba vežėjų teisės skirsis, Komisija savo nuožiūra nustatys papildomus pajėgumo apribojimus, pareikalavus, kad valstybės narės atsiskaitytų išduoti leidimus vykdyti oro susisiekimą, juos atšauktų arba sustabdytų

⁹ Šis reglamentas aptariamas EESRK nuomonėje TEN/688 „Aviacijos sauga po „Brexit’o““.

¹⁰ COM(2018) 893 final – 3 straipsnio 1 dalis.

¹¹ COM(2018) 893 final – 3 straipsnio 2 dalis.

jų galiojimą¹², arba imtūsi kitų tinkamų priemonių¹³. Komisija tuos pačius apribojimus gali taikyti tais atvejais, kai, jos manymu, neužtikrinama sąžininga konkurencija, pavyzdžiui, jeigu JK teikia subsidijas savo vežėjams arba diskriminuojami ES vežėjai¹⁴.

3.2.3 Be to, siūlomame reglamente nustatyti reikalavimai iš valstybių narių gauti leidimus vykdyti veiklą¹⁵, pateikti atitinkamų valstybių narių valdžios institucijoms veiklos planus ir tvarkaraščius¹⁶, sąlygos dėl atsisakymo išduoti leidimą, jo atšaukimo, galiojimo sustabdymo ir apribojimo¹⁷, taip pat sąlygos užtikrinti nuolatinį JK išduotų tinkamumo skraidyti pažymėjimų, kompetencijos pažymėjimų ir licenzijų pripažinimą¹⁸.

4. Konkrečios pastabos

4.1 Pajėgumo iššaldymas

4.1.1 Europos suinteresuotųjų subjektų nuomonės dėl būtinybės apriboti siūlytiną pajėgumą išsiskyrė¹⁹. Pagrindinis argumentas nenustatyti apribojimo yra tikėtinas 6 proc. rinkos augimas per ateinančius metus.

4.1.2 Vis tik EESRK sutinka su Komisija, kad šio reglamento tikslas nėra išplėsti Reglamento Nr. 1008/2008 taikymo sritį ir užtikrinti visapusiškai veikiančią *de facto* bendrą Europos aviacijos rinką. Kadangi reglamentas taikomas dažnumui, tuo pačiu – siūlomai talpai, jis iš tiesų įsikiša į rinkos dinamiką. Tačiau „Brexit’as“ gali įvykti nesant jokios kitos patvirtintos priemonės, pavyzdžiui, susitarimo dėl išstojimo, tad reikia imtis skubių veiksmų. Todėl reglamentas turi būti svarstomas atsižvelgiant į politinį nesugebėjimą priimti tinkamą susitarimą dėl išstojimo, kuris pratęstų teisinio pagrindo galiojimą ribotą laiką, kartu įpareigojant JK kaip trečiąją šalį patvirtinti priemones; nesant tokio susitarimo dėl išstojimo, visi ekonomikos sektoriai, ypač aviacijos, patirtų rimtų sutrikimų.

4.1.3 Todėl pagal šį reglamentą siūloma talpa nėra veikiančios rinkos, bet nenumatytiems atvejams skirtos skubios priemonės atspindys. Jei nepriimtume šio reglamento, kiltų didelė grėsmė JK vežėjams, kad jų Sąjungos licenzija vykdyti oro susisiekimą bus atšaukta. Reglamentu galima užtikrinti bazinį oro susisiekimą. Be to, talpos apribojimas suteikia valstybėms narėms tikrumo, kad nė viena valstybė narė negalės patvirtinti papildomo skrydžių skaičiaus, ir kartu užtikrina, kad pagrindas, kuriuo remiantis galima būtų imtis reikiamų priemonių padėčiai ištaisyti, būtų aiškus. Skrydžių skaičiaus apribojimas pabrėžia, kad reglamentas yra laikinas ir priimtas kaip

12 Pagal pasiūlyto reglamento (COM (2018) 893 final) 6 straipsnį JK vežėjai turi iš kiekvienos valstybės narės, kurioje jie nori vykdyti veiklą, gauti leidimą vykdyti oro susisiekimą, kad jie galėtų pasinaudoti savo teisėmis pagal siūlomą reglamentą.

13 COM(2018) 893 final – 4 straipsnis

14 COM(2018) 893 final – 5 straipsnis

15 COM(2018) 893 final – 6 straipsnis

16 COM(2018) 893 final – 7 straipsnis

17 COM(2018) 893 final – 8 straipsnis

18 COM(2018) 893 final – 9 straipsnis

19 [COM\(2018\) 893 final – 2018/0433 \(COD\)](#)

neatidėliotinos skubos priemonė. Siekiant geriau atsižvelgti į dabartines rinkos sąlygas, atskaitinis laikotarpis turėtų baigtis 2019 m. kovo 29 d. (visas IATA vasaros ir žiemos sezonas 2018/2019 metais). Jis galios tol, kol bus susitarta dėl naujo OSPS – ne ilgiau kaip 12 mėnesių.

4.1.4 EESRK pritaria terminuotam skrydžių skaičiaus apribojimui, pabrėžiant laikiną ir tikslinį priemonės pobūdį. Tačiau, atsižvelgdamas į Europos ekonomikos ir jos darbuotojų interesus, EESRK ragina ES ir JK kuo greičiau priimti visapusišką OSPS, kuris būtų vienintelis teisinis atviros ir konkurencingos aviacijos rinkos pagrindas.

4.2 Papildomas straipsnis dėl bendrojo kodo ir išperkamosios nuomos sutarčių

4.2.1 EESRK laikosi nuomonės, kad, įtraukus į šį reglamentą nuostatas dėl tolesnio dalijimosi bendru kodu ir dėl išperkamosios nuomos sutarčių, būtų viršyta šio reglamento taikymo sritis. Šie komerciniai susitarimai negali būti laikomi priskirtais kategorijai, užtikrinančiai bazinį oro susisiekimą tarp dviejų šalių. Tokių komercinių bendradarbiavimo susitarimų teisinis pagrindas yra Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008; jei tokie susitarimai ir toliau bus taikomi, jie turės būti įtraukti į būsimą visapusišką ES ir JK OSPS.

4.3 Išplėtimas iki penktosios laisvės (krovinių vežimo) operacijų

4.3.1 Reglamente numatytas pagrindinis susisiekimo elementas – oro susisiekimo paslaugos tarp dviejų šalių – trečioji ir ketvirtoji oro erdvės teisės. Į reglamentą taip pat įtrauktos techninės teisės, pirmoji ir antroji oro erdvės teisės. Į šio reglamento taikymo sritį negali įeiti jokios teisės, viršijančios bazinį susisiekimą tarp dviejų šalių – juo nesiekama naujų komercinių galimybių ir net neišplečiamas visų šiuo metu vykdomų operacijų teisinis pagrindas. EESRK mano, kad būtų prieštaraujama siūlomo reglamento paskirčiai ir loginiam pagrindimui, jeigu būtų plečiamos laikinai suteiktos komercinės oro erdvės teisės, viršijančios trečiąją ir ketvirtąją oro erdvės teises.

4.4 Poveikis nuosavybės teisės ir kontrolės reikalavimams

4.4.1 EESRK laikosi nuomonės, kad Reglamento Nr. 1008/2008 nuosavybės teisės ir kontrolės reikalavimai neturėtų būti keičiami dėl „Brexit’o“. Jei kuriai nors ES oro susisiekimo bendrovei po JK išstojimo iš ES grėstų pavojus prarasti ES licenziją vykdyti oro susisiekimą, siūlomame reglamente turėtų būti numatytas pakankamas papildomas laikotarpis, per kurį oro susisiekimo bendrovė galėtų koreguoti savo nuosavybės struktūrą, kurią turi patvirtinti Komisija.

4.5 Išimtis dėl ES reglamento (EB) Nr. 868/2004 taikymo JK vežėjų skrydžiams į ES

4.5.1 EESRK laikosi nuomonės, kad Reglamentas (EB) Nr. 868/2004 turėtų išlikti kaip priemonė be išimčių, nes tai sukurtų precedentą taikant šią prekybos apsaugos priemonę ateityje. Be to, tokia išimtis nėra būtina, nes pačiame reglamente yra numatytos priemonės, kurios gali būti taikomos, jei Komisija manytų esant būtina pašalinti diskriminacinius veiksmus prieš ES vežėjus.

4.6 Lygiavertiškumo sąlyga

- 4.6.1 Buvo išreikštas susirūpinimas dėl lygiavertiškumo nuostatos, pagal kurią Komisija gali prašyti valstybių narių atšaukti arba apriboti JK vežėjų teises teikti paslaugas. Ši nuostata iš tiesų gali būti įvairiai interpretuojama ir nereiškia, kad visos valstybės narės šią nuostatą aiškina panašiai. Jos pagrindinis privalumas yra tas, kad ja vengiama automatiškai bausti oro susisiekimo bendroves ir taip sumažinama pareiga įsikišti į rinką. Atsižvelgiant į tai, kad šis reglamentas yra laikinas, pragmatiškas požiūris yra tinkamesnis nei formalus baudžiamasis mechanizmas, numatytas šioje nuostatoje.
- 4.6.2 EESRK pripažįsta siūlomo reglamento 4 straipsnyje apibūdintų teisių *de jure* arba *de facto* lygiavertiškumo naudą kaip priemonę sąžiningai konkurencijai ir vienodoms veiklos sąlygoms oro susisiekimo bendrovėms, teikiančioms paslaugas tarp ES ir JK, užtikrinti. Nesant susitarimo dėl išstojimo, JK oro susisiekimo bendrovės nebebūtų saistomos ES nuostatomis dėl, pavyzdžiui, vartotojų apsaugos, apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos ar valstybės pagalbos gairių. Tačiau ne tik oro susisiekimo bendrovėms, bet ir ES piliečiams svarbu geriau suprasti, kada tam tikros paslaugos potencialiai galėtų būti nutrauktos, kad būtų nustatytas „faktinis arba teisinis“ teisių lygiavertiškumas.
- 4.6.3 Todėl EESRK rekomenduoja Komisijai užtikrinti suderintą šios nuostatos įgyvendinimą, galbūt pateikiant konkretesnių atvejų, dėl kurių ES galėtų imtis atsakomųjų veiksmų.

Jacek Krawczyk

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pagrindinis pranešėjas
