



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 10 dicembre 2020
(OR. en)

13900/20

**Fascicolo interistituzionale:
2020/0363(COD)**

**UK 102
PREP-BXT 56
AVIATION 238
CODEC 1317**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	10 dicembre 2020
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	COM(2020) 827 final
----------------	---------------------

Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante norme comuni atte a garantire la connettività di base del trasporto aereo dopo la fine del periodo di transizione di cui all'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica
----------	---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 827 final.

All.: COM(2020) 827 final



Bruxelles, 10.12.2020
COM(2020) 827 final

2020/0363 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante norme comuni atte a garantire la connettività di base del trasporto aereo dopo la fine del periodo di transizione di cui all'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il 1° febbraio 2020 il Regno Unito ha receduto dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. L'Unione ha concluso l'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica¹ ("accordo di recesso"), entrato in vigore il 1° febbraio 2020, con la decisione (UE) 2020/135 del Consiglio². Il periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso, durante il quale il diritto dell'Unione continua ad applicarsi al Regno Unito e nel Regno Unito conformemente all'articolo 127 dell'accordo, termina il 31 dicembre 2020.

Il 25 febbraio 2020 il Consiglio ha adottato la decisione (UE, Euratom) 2020/266, che autorizza l'avvio di negoziati con il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord per un nuovo accordo di partenariato³. Come previsto dalle direttive di negoziato l'autorizzazione riguarda, tra l'altro, gli elementi necessari per inquadrare globalmente le relazioni con il Regno Unito nel settore del trasporto aereo al termine del periodo di transizione.

Non è certo tuttavia che un accordo tra l'Unione e il Regno Unito che disciplini le loro future relazioni in questo settore sarà entrato in vigore entro la fine di tale periodo.

Il trasporto aereo internazionale non può essere effettuato senza il consenso esplicito degli Stati interessati: essi hanno infatti sovranità piena ed esclusiva sullo spazio aereo sovrastante il loro territorio. È consuetudine che gli Stati organizzino il trasporto aereo tra di loro sulla base di accordi per i servizi aerei (ASA) bilaterali che sanciscono i diritti specifici reciprocamente concessi e le condizioni per il loro esercizio. I diritti di traffico e i servizi direttamente correlati al loro esercizio sono espressamente esclusi dall'ambito di applicazione dell'accordo generale sugli scambi di servizi⁴.

All'interno dell'Unione, la libertà dei vettori aerei degli Stati membri (vettori aerei dell'Unione) di prestare servizi aerei intra UE discende esclusivamente dal regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, che stabilisce altresì le norme per il rilascio delle licenze a tali vettori.

Al termine del periodo di transizione, i servizi aerei tra il Regno Unito e gli Stati membri cesseranno di essere disciplinati dal suddetto regolamento.

Ne consegue che, in assenza di un accordo in materia tra l'Unione e il Regno Unito, dopo la fine del periodo di transizione previsto dall'accordo di recesso la prestazione di servizi aerei tra il Regno Unito e gli Stati membri da parte dei rispettivi vettori sarebbe priva di base giuridica.

¹ GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

² Decisione (UE) 2020/135 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, relativa alla conclusione dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 1).

³ GU L 58 del 27.2.2020, pag. 53.

⁴ Allegato 1B dell'accordo di Marrakech che istituisce l'Organizzazione mondiale del commercio, concluso a Marrakech il 15 aprile 1994.

I servizi di trasporto aereo diretto tra il Regno Unito e gli Stati membri sono quasi totalmente appannaggio dei vettori aerei del Regno Unito e dell'Unione. La perdita da parte di tali vettori aerei del diritto di prestare servizi di trasporto aereo tra il Regno Unito e gli Stati membri potrebbe pertanto causare gravi perturbazioni. Le rotte aeree tra l'Unione e il Regno Unito cesserebbero per la maggior parte - se non tutte - di essere servite. Per contro, le rotte all'interno dell'Unione non più servite da vettori del Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione rimarrebbero pienamente accessibili ai vettori dell'Unione.

In uno scenario di mancato accordo, le conseguenze previste per le rispettive economie sarebbero gravi: nella fase di ricerca di rotte alternative i tempi dei viaggi aerei si allungherebbero e i relativi costi crescerebbero in modo significativo, così come aumenterebbe la pressione sulle infrastrutture di trasporto aereo nell'ambito di tali rotte alternative, mentre la domanda di trasporto aereo crollerebbe. Di conseguenza, oltre al settore del trasporto aereo risulterebbero colpiti anche altri comparti dell'economia che dipendono in larga misura da tale modo di trasporto. Le conseguenti barriere agli scambi potrebbero ostacolare le opportunità di affari sui mercati lontani come pure le (ri)localizzazioni di imprese. La perturbazione della connettività del trasporto aereo rappresenterebbe la perdita di una risorsa strategica per l'Unione e gli Stati membri.

La presente proposta persegue pertanto l'obiettivo di stabilire misure provvisorie per disciplinare il trasporto aereo tra l'Unione e il Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione qualora non sia possibile raggiungere un accordo in materia.

Il presente atto rientra in un pacchetto di misure in corso di adozione da parte della Commissione.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Il regolamento proposto è inteso come una *lex specialis* che permetterebbe di affrontare alcune delle conseguenze derivanti dal fatto che, a decorrere dalla fine del periodo di transizione e in assenza di un accordo che disciplini le future relazioni tra l'Unione e il Regno Unito, il regolamento (CE) n. 1008/2008 non si applicherà più al trasporto aereo tra il Regno Unito e gli Stati membri. Le disposizioni proposte si limitano a quanto è necessario a tale riguardo, in modo da evitare perturbazioni eccessive. La presente proposta è pertanto pienamente conforme alla legislazione in vigore e in particolare al regolamento (CE) n. 1008/2008.

A tale riguardo, il regolamento proposto è inteso come misura temporanea, al fine di garantire la connettività e tutelare gli interessi dell'Unione per un periodo di tempo limitato e fino alla conclusione e all'entrata in vigore di un accordo tra l'Unione e il Regno Unito che disciplini la materia.

Il regolamento proposto non pregiudicherebbe la concezione di un futuro accordo in materia di trasporto aereo con il Regno Unito.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La presente proposta integra il regolamento (CE) n. 1008/2008. Anche se l'impostazione adottata negli accordi dell'Unione con i paesi terzi sul trasporto aereo è stata rispettata per alcuni aspetti (ad esempio le autorizzazioni di esercizio), lo scopo e il contesto specifici del presente regolamento, nonché il suo carattere unilaterale, richiedono necessariamente un approccio più restrittivo alla concessione di diritti, oltre a disposizioni specifiche volte a preservare la parità di diritti e di condizioni.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica è costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

L'atto proposto è inteso a integrare il regolamento (CE) n. 1008/2008 dell'Unione in modo da assicurare la connettività di base nonostante il fatto che tale regolamento avrà cessato di applicarsi con riguardo alle operazioni di trasporto in questione. Tale connettività sarebbe garantita paritariamente per il traffico diretto verso qualsiasi luogo nell'Unione e il traffico in uscita da qualsiasi luogo nell'Unione, evitando quindi distorsioni del mercato interno. È pertanto indispensabile un'azione a livello dell'Unione dato che lo stesso risultato non potrebbe essere conseguito con interventi a livello degli Stati membri.

- **Proporzionalità**

Il regolamento proposto è considerato proporzionato in quanto è in grado di evitare perturbazioni eccessive, garantendo inoltre pari condizioni di concorrenza per i vettori dell'Unione. Esso si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo. Ciò vale in particolare per le condizioni in base alle quali sono conferiti i pertinenti diritti, che attengono tra l'altro alla necessità che diritti equivalenti siano conferiti dal Regno Unito e alla concorrenza leale, nonché per la limitazione del regime nel tempo fino all'entrata in vigore di un accordo dell'UE con il Regno Unito nel settore del trasporto aereo.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Poiché l'atto disciplina questioni strettamente connesse al regolamento (CE) n. 1008/2008 e mira, come tale regolamento, a garantire la piena armonizzazione delle condizioni di concorrenza, esso deve assumere la forma di un regolamento. Tale forma è inoltre quella che meglio si attaglia all'urgenza della situazione/al contesto, poiché il tempo a disposizione prima della fine del periodo di transizione (senza la conclusione di un accordo che disciplini le future relazioni tra l'Unione e il Regno Unito) è troppo breve per consentire il recepimento delle disposizioni contenute in una direttiva.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non pertinente a causa del carattere eccezionale, temporaneo e irripetibile dell'evento che rende necessaria la presente proposta, non correlata agli obiettivi della legislazione in vigore.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le criticità derivanti dai negoziati per un accordo tra l'Unione e il Regno Unito e le possibili soluzioni sono state evidenziate da vari portatori di interessi del settore del trasporto aereo e dai rappresentanti degli Stati membri prima e dopo la conclusione dell'accordo di recesso.

Il fatto che il periodo di transizione fissato nell'accordo di recesso termini il 31 dicembre 2020, la necessità di prepararsi a inevitabili cambiamenti il 1° gennaio 2021 e le eventuali misure supplementari da prevedere in caso di mancato accordo sono stati oggetto di discussione con i rappresentanti degli Stati membri e vari portatori di interessi del settore del

trasporto aereo nel contesto di riunioni trasversali e specifiche tenutesi a Bruxelles e negli Stati membri.

Un tema ricorrente nelle opinioni formulate è la necessità di un intervento normativo al fine di assicurare un certo livello di connettività aerea una volta che il diritto dell'Unione cesserà di applicarsi al Regno Unito. Per quanto riguarda i diritti di traffico, i portatori di interessi non sono in grado di adottare proprie misure di emergenza al fine di attenuare le ripercussioni negative dell'eventuale mancanza di un accordo che disciplini la materia. I rappresentanti di almeno sei vettori aerei, di gruppi di vettori aerei e di aeroporti hanno espresso il parere che dovrebbe essere assicurata una connettività aerea di alto livello con i vettori aerei del Regno Unito attraverso il mantenimento di un livello elevato di accesso al mercato. Altri portatori di interessi (in prevalenza rappresentanti dei vettori aerei dell'UE) hanno sostenuto al contrario che lo status quo non dovrebbe essere mantenuto in assenza di un completo allineamento normativo, al fine di garantire parità di condizioni sul mercato. La maggior parte delle osservazioni ricevute prima del recesso, anche dagli Stati membri nel contesto dei seminari organizzati dalla Commissione nel 2018, è stata successivamente confermata e approfondita anche nella prospettiva delle future relazioni.

- **Assunzione e uso di perizie**

I portatori di interessi hanno trasmesso alla Commissione varie valutazioni delle conseguenze del recesso del Regno Unito per quanto riguarda il settore del trasporto aereo. Tali valutazioni concludono che l'assenza di traffico aereo tra l'UE e il Regno Unito causerebbe gravi perturbazioni nell'UE. La connettività aerea svolge un ruolo fondamentale nell'economia in generale. Oltre ad agevolare la mobilità, il trasporto aereo costituisce un importante volano per il commercio, la crescita e l'occupazione. Il contributo diretto del trasporto aereo al Pil dell'UE ammonta a 168 miliardi di EUR, mentre l'impatto complessivo, incluso il turismo, raggiunge i 672 miliardi di EUR grazie all'effetto moltiplicatore⁵. In totale, il trasporto di passeggeri tra l'UE e il Regno Unito rappresentava nel 2019 il 24 % di tutto il traffico intra UE, pur con notevoli variazioni tra gli Stati membri dell'UE. Nel 2019 inoltre il 19,5 % dei posti dei servizi di linea disponibili all'interno dell'UE era offerto da vettori aerei abilitati nel Regno Unito, mentre il 50,4 % dei posti offerti tra l'UE e il Regno Unito era appannaggio di vettori aerei titolari di licenza dell'UE. Esistono opzioni alternative di trasporto, in particolare di trasporto ferroviario e marittimo, ma soltanto per un numero limitato di paesi come il Belgio, la Francia e l'Irlanda. Per gli altri paesi più lontani dell'est e del sud dell'Unione, i tempi del trasporto stradale e ferroviario non consentono di sostituire tali modi di trasporto al trasporto aereo. Di conseguenza è necessario attenuare la gravità delle conseguenze per l'economia e per i cittadini dell'UE della perdita totale di connettività aerea.

È evidente che l'impatto negativo di gravi perturbazioni della connettività aerea tra il Regno Unito e l'Unione non potrebbe che essere amplificato nel corso e sulla scia dell'attuale crisi pandemica, alla quale il settore del trasporto aereo dell'Unione e l'economia in generale hanno pagato un pesante tributo.

- **Valutazione d'impatto**

Una valutazione d'impatto non è necessaria in ragione del carattere eccezionale della situazione e delle esigenze limitate al periodo durante il quale si effettua il cambiamento di status del Regno Unito. Non sono disponibili opzioni politiche sostanzialmente e giuridicamente diverse dall'opzione proposta.

⁵ Air Transport Action Group (ATAG), "Aviation: Benefits Beyond Borders report for 2020".

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non pertinente.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non pertinente.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Non pertinente.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Come indicato in precedenza, la presente proposta persegue l'obiettivo di stabilire misure provvisorie per disciplinare il trasporto aereo tra l'Unione e il Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione qualora non sia possibile raggiungere un accordo in materia (articolo 1). Tali misure sono intese ad assicurare la connettività di base per un periodo di transizione fino alla conclusione di tale accordo (articolo 14).

In primo luogo (articolo 3), il regolamento proposto prevede la concessione unilaterale a vettori aerei del Regno Unito di diritti di traffico di prima, seconda, terza e quarta libertà, in modo che essi possano continuare a sorvolare il territorio dell'Unione, a effettuare scali tecnici, nonché a servire rotte dirette tra i rispettivi territori. Non è operata alcuna distinzione tra operazioni di trasporto passeggeri e merci, né tra servizi di linea e non di linea. Sarà inoltre possibile (articolo 4) per i vettori del Regno Unito prestare tali servizi mediante accordi di *blocked-space* o di *code-sharing* e concludere accordi di leasing a condizioni rigorose (articolo 5), ma non sono stati previsti altri normali meccanismi di flessibilità operativa (come cambio di aeromobile o coterminizzazione).

Poiché i diritti concessi ai vettori del Regno Unito sono soggetti al principio di "reciprocità", il regolamento proposto (articolo 6) prevede un meccanismo atto a garantire che i diritti di cui godono i vettori dell'Unione nel Regno Unito restino equivalenti a quelli concessi ai vettori del Regno Unito ai sensi del regolamento proposto. In caso contrario, alla Commissione è conferito il potere di adottare le misure necessarie per porre rimedio a tale situazione mediante atti di esecuzione, compresa la limitazione o la revoca di autorizzazioni di esercizio dei vettori aerei del Regno Unito. La valutazione del livello di equivalenza e l'adozione di misure correttive da parte della Commissione non si limitano alla rigorosa corrispondenza formale tra i due ordinamenti giuridici a motivo delle nette differenze esistenti tra i rispettivi mercati e al fine di evitare un approccio meramente speculare, che potrebbe essere in ultima analisi controproducente per gli interessi dell'Unione.

Proprio mentre l'Unione si adopera per concludere tutti gli accordi per i servizi aerei, il regolamento proposto, anche se mira a garantire temporaneamente la connettività di base, stabilisce un meccanismo flessibile per fare in modo che i vettori aerei dell'Unione godano di eque e pari opportunità per competere con i vettori del Regno Unito una volta che tale paese non sarà più vincolato dal diritto dell'Unione. L'effettiva parità di condizioni richiede che, anche dopo la fine del periodo di transizione, il Regno Unito continui a rispettare standard

sufficientemente elevati nel settore del trasporto aereo per quanto riguarda: la leale concorrenza, compresa la regolamentazione dei cartelli, dell'abuso di posizione dominante e delle concentrazioni; il divieto di sovvenzioni pubbliche ingiustificate; la tutela dei lavoratori; la protezione dell'ambiente; la sicurezza. È inoltre necessario garantire che i trasportatori dell'Unione non siano discriminati *de jure* o *de facto* nel Regno Unito. Il regolamento proposto attribuisce quindi alla Commissione (articolo 7) il compito di controllare le condizioni della concorrenza tra i vettori aerei dell'Unione e del Regno Unito e la autorizza a adottare, mediante atti di esecuzione, le disposizioni necessarie a garantire che tali condizioni continuino ad essere soddisfatte in ogni momento.

Sono stabilite le procedure necessarie per consentire agli Stati membri di verificare che i vettori aerei, gli aeromobili e gli equipaggi che entrano nel loro territorio ai sensi del presente regolamento siano in possesso di abilitazioni o certificazioni rilasciate dal Regno Unito conformemente agli standard di sicurezza riconosciuti a livello internazionale, che tutta la normativa pertinente nazionale e dell'Unione sia rispettata e che non siano superati i diritti concessi (articoli da 8 a 11).

È inserita una disposizione esplicita per ricordare che gli Stati membri non devono negoziare né concludere bilateralmente accordi per i servizi aerei con il Regno Unito su questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che non devono concedere in altro modo ai vettori del Regno Unito, in relazione al trasporto aereo, diritti diversi da quelli previsti dal presente regolamento (articolo 3). Ovviamente le rispettive autorità competenti saranno tuttavia in grado di collaborare ove necessario ai fini della corretta attuazione del regolamento (articolo 12), in modo da ridurre al minimo le perturbazioni della gestione dei servizi aerei che continueranno a essere prestati sotto la sua egida dopo la fine del periodo di transizione.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante norme comuni atte a garantire la connettività di base del trasporto aereo dopo la fine del periodo di transizione di cui all'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione ha concluso l'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica⁴ ("accordo di recesso"), entrato in vigore il 1° febbraio 2020, con la decisione (UE) 2020/135 del Consiglio⁵. Il periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso, durante il quale il diritto dell'Unione continua ad applicarsi al Regno Unito e nel Regno Unito conformemente all'articolo 127 dell'accordo, termina il 31 dicembre 2020. Il 25 febbraio 2020 il Consiglio ha adottato la decisione (UE, Euratom) 2020/266, che autorizza l'avvio di negoziati con il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord per un nuovo accordo di partenariato⁶. Come previsto dalle direttive di negoziato l'autorizzazione riguarda, tra l'altro, gli elementi necessari per inquadrare globalmente le relazioni con il Regno Unito nel settore del trasporto aereo al termine

¹ Parere del

² Parere del

³ Posizione del Parlamento europeo del ...

⁴ GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

⁵ Decisione (UE) 2020/135 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, relativa alla conclusione dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 1).

⁶ GU L 58 del 27.2.2020, pag. 53.

del periodo di transizione. Non è tuttavia certo che un accordo tra l'Unione e il Regno Unito che disciplini le loro future relazioni in questo settore sarà entrato in vigore entro la fine di tale periodo.

- (2) Il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ stabilisce le condizioni per il rilascio della licenza di esercizio dell'Unione ai vettori aerei e sancisce la libertà di prestare servizi aerei intra UE.
- (3) Al termine del periodo di transizione, in assenza di disposizioni particolari verrebbero meno tutti i diritti e gli obblighi derivanti dal diritto dell'Unione in materia di accesso al mercato, come stabilito dal regolamento (CE) n. 1008/2008, per quanto riguarda le relazioni tra il Regno Unito e gli Stati membri.
- (4) È pertanto necessario definire un insieme di misure temporanee che permettano ai vettori abilitati nel Regno Unito di operare servizi di trasporto aereo tra il territorio di tale paese e quello degli Stati membri. Al fine di garantire un corretto equilibrio tra il Regno Unito e gli Stati membri, i diritti così attribuiti dovrebbero essere subordinati al conferimento da parte del Regno Unito di diritti equivalenti ai vettori aerei abilitati nell'Unione e rispettare determinate condizioni atte a garantire una concorrenza leale.
- (5) Dato il carattere temporaneo del presente regolamento, la sua applicazione dovrebbe essere limitata al 30 giugno 2021, o fino all'entrata in vigore o, ove previsto, all'applicazione provvisoria di un futuro accordo per la prestazione di servizi aerei con il Regno Unito di cui l'Unione sia parte, negoziato dalla Commissione conformemente all'articolo 218 TFUE, se antecedente.
- (6) Al fine di mantenere livelli di connettività reciprocamente vantaggiosi, sia per i vettori aerei del Regno Unito che per quelli dell'Unione dovrebbero essere previsti determinati accordi di cooperazione commerciale, in linea con il principio della reciprocità.
- (7) Il presente regolamento non dovrebbe impedire agli Stati membri di rilasciare autorizzazioni per la prestazione di servizi aerei di linea da parte di vettori aerei dell'Unione nel quadro dell'esercizio dei diritti concessi loro dal Regno Unito, analogamente alle situazioni disciplinate da accordi internazionali. Riguardo a tali autorizzazioni, gli Stati membri non dovrebbero operare discriminazioni tra i vettori aerei dell'Unione.
- (8) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda l'adozione di misure atte a garantire un giusto grado di reciprocità tra i diritti concessi unilateralmente dall'Unione e dal Regno Unito ai vettori aerei dell'altra parte, e ad assicurare che i vettori aerei dell'Unione possano competere con i vettori aerei del Regno Unito a condizioni eque nell'offerta di servizi aerei. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸. In considerazione delle possibili ripercussioni sulla connettività del trasporto aereo degli Stati membri, per l'adozione di tali misure è opportuno fare ricorso alla procedura d'esame. È opportuno che la Commissione adotti

⁷ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

⁸ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

atti di esecuzione immediatamente applicabili ove sussistano, in casi debitamente giustificati, imperativi motivi d'urgenza. Tali casi debitamente giustificati potrebbero essere riscontrati in situazioni in cui il Regno Unito non concede diritti equivalenti ai vettori aerei dell'Unione, causando così uno squilibrio manifesto, o in cui l'esistenza di condizioni di concorrenza meno favorevoli di quelle di cui godono i vettori aerei del Regno Unito nella prestazione dei servizi di trasporto aereo di cui al presente regolamento minaccia la sostenibilità economica dei vettori aerei dell'Unione.

- (9) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, che è quello di stabilire misure provvisorie per disciplinare i trasporti aerei tra l'Unione e il Regno Unito in mancanza di un accordo che ne disciplini le relazioni future nel settore dell'aviazione al termine del periodo transitorio, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire questo obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato da tale articolo.
- (10) Considerata l'urgenza dettata dalla fine del periodo transitorio di cui sopra, è opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione europea, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (11) L'ambito di applicazione territoriale del presente regolamento e ogni riferimento al Regno Unito nel quadro del presente regolamento non includono Gibilterra.
- (12) Il presente regolamento lascia impregiudicata la posizione giuridica del Regno di Spagna in relazione alla sovranità sul territorio in cui è situato l'aeroporto di Gibilterra.
- (13) È opportuno che le disposizioni del presente regolamento entrino in vigore con urgenza e si applichino, in linea di principio, a decorrere dal giorno successivo alla fine del periodo di transizione di cui all'accordo di recesso, a meno che entro tale data non sia entrato in vigore un accordo che disciplini le future relazioni tra l'Unione e il Regno Unito nel settore dell'aviazione. Per fare sì che le necessarie procedure amministrative possano essere svolte prima possibile, alcune disposizioni dovrebbero tuttavia applicarsi a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1
Ambito di applicazione

Il presente regolamento stabilisce una serie di misure temporanee che disciplinano il trasporto aereo tra l'Unione e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ("Regno Unito") dopo la fine del periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso.

Articolo 2
Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) "trasporto aereo", il trasporto, effettuato per mezzo di aeromobili, di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione, che include i servizi di linea e non di linea;
- 2) "trasporto aereo internazionale", il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;
- 3) "vettore aereo dell'Unione", vettore aereo in possesso di una licenza di esercizio valida rilasciata da un'autorità competente per il rilascio delle licenze a norma del capo II del regolamento (CE) n. 1008/2008;
- 4) "vettore aereo del Regno Unito", vettore aereo che:
 - a) ha il principale centro di attività nel Regno Unito; e
 - b) soddisfa una delle due condizioni seguenti:
 - i) il Regno Unito e/o cittadini del Regno Unito detengono oltre il 50 % dell'impresa e la controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie; oppure
 - ii) Stati membri dell'Unione e/o cittadini di Stati membri dell'Unione e/o di altri Stati membri dello Spazio economico europeo e/o cittadini di tali Stati, in qualsiasi combinazione, da soli o insieme al Regno Unito e/o a cittadini del Regno Unito, detengono oltre il 50 % dell'impresa e la controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie;
 - c) nel caso di cui alla lettera b), punto ii), il giorno precedente il primo giorno di applicazione del presente regolamento, di cui all'articolo 14, paragrafo 2, primo comma, era in possesso di una licenza di esercizio valida a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008;
- 5) "controllo effettivo", complesso di diritti, rapporti contrattuali, o ogni altro mezzo che separatamente o congiuntamente, e tenendo presenti le circostanze di fatto o di diritto del singolo caso, conferiscono la possibilità di esercitare direttamente o indirettamente un'influenza determinante su un'impresa, per mezzo, in particolare:
 - a) del diritto di utilizzare in tutto o in parte il patrimonio dell'impresa;
 - b) dei diritti o dei contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni o sulle deliberazioni degli organi di un'impresa, oppure sulla gestione delle attività dell'impresa;
- 6) "diritto della concorrenza", la normativa che disciplina i casi seguenti, qualora possano avere un'incidenza sui servizi di trasporto aereo:
 - a) comportamento che si esplica in:

i) accordi tra vettori aerei, decisioni prese da associazioni di vettori aerei e pratiche concordate aventi l'obiettivo o il risultato di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza;

ii) abusi di posizione dominante da parte di uno o più vettori aerei;

iii) misure adottate o mantenute in vigore dal Regno Unito in caso di imprese pubbliche e di imprese cui il Regno Unito concede diritti speciali o esclusivi e che contravvengono ai punti i) o ii);

b) realizzazione di concentrazioni tra vettori aerei che ostacolano in misura significativa una concorrenza effettiva, in particolare per effetto dell'instaurazione o del rafforzamento di una posizione dominante.

7) "sovvenzione", qualsiasi contributo finanziario erogato a un vettore aereo o a un aeroporto da un governo o da qualsiasi altro organismo pubblico a qualsiasi livello che conferisca un vantaggio e comprenda:

a) il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di aiuti non rimborsabili, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi, assunzione di passività quali garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, partecipazione societaria, protezione contro il fallimento o assicurazione;

b) la rinuncia a entrate altrimenti dovute o la loro mancata riscossione;

c) la fornitura di beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero l'acquisto di beni e servizi;

d) i versamenti a favore di un meccanismo di finanziamento oppure l'incarico o l'ordine a un organismo privato di svolgere una o più delle funzioni di cui alle lettere a), b) e c), che di norma spetterebbero alla pubblica amministrazione o ad altro organismo pubblico, e la prassi seguita non differisce in sostanza dalle prassi abituali delle pubbliche amministrazioni.

Un contributo finanziario da parte di un governo o di un altro organismo pubblico non è ritenuto conferire un vantaggio nel caso in cui un operatore privato in un'economia di mercato che agisca unicamente in base a considerazioni di redditività, nella stessa situazione dell'organismo pubblico in questione, verserebbe lo stesso contributo finanziario;

8) "autorità indipendente garante della concorrenza", autorità incaricata dell'applicazione e del controllo del rispetto del diritto in materia di concorrenza, come anche del controllo delle sovvenzioni, che soddisfa le seguenti condizioni:

a) l'autorità è indipendente dal punto di vista operativo ed è opportunamente dotata delle risorse necessarie per svolgere i compiti affidatili;

b) nell'esecuzione dei suoi compiti e nell'esercizio dei suoi poteri, l'autorità gode delle necessarie garanzie di indipendenza da influenze politiche o altre influenze esterne e agisce con imparzialità; e

c) le decisioni dell'autorità sono soggette a controllo giudiziario;

9) "pratica discriminatoria", una differenziazione di qualsiasi tipo, senza obiettiva giustificazione, riguardante la fornitura di beni o servizi, compresi i servizi pubblici, impiegati per la prestazione di servizi di trasporto aereo o riguardante il loro trattamento da parte di autorità pubbliche competenti per tali servizi;

10) "servizio di trasporto aereo di linea", una serie di voli che presentano le seguenti caratteristiche:

- a) su ogni volo sono messi a disposizione posti e/o capacità di trasporto di merci e/o posta che possono essere acquistati individualmente dal pubblico (direttamente presso il vettore aereo o tramite suoi agenti autorizzati);
- b) i voli sono effettuati in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti:
 - i) in base a un orario pubblicato, oppure
 - ii) con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente;
- 11) "servizio di trasporto aereo non di linea", servizio di trasporto aereo commerciale diverso dal servizio di trasporto aereo di linea;
- 12) "territorio dell'Unione", il territorio terrestre, le acque interne e il mare territoriale degli Stati membri ai quali si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea alle condizioni sancite da tali trattati, e lo spazio aereo sovrastante;
- 13) "territorio del Regno Unito", il territorio terrestre, le acque interne e il mare territoriale del Regno Unito e lo spazio aereo sovrastante;
- 14) "convenzione di Chicago", la convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944.

Articolo 3 *Diritti di traffico*

1. I vettori aerei del Regno Unito possono, alle condizioni stabilite dal presente regolamento:
 - a) sorvolare il territorio dell'Unione senza atterrarvi;
 - b) effettuare scali nel territorio dell'Unione per scopi non commerciali, ai sensi della convenzione di Chicago;
 - c) prestare servizi di trasporto aereo internazionale di linea e non di linea di passeggeri e di passeggeri e merci combinati e servizi "tutto merci" tra qualunque coppia di punti, uno dei quali situato nel territorio del Regno Unito e l'altro nel territorio dell'Unione.
3. Gli Stati membri non negoziano né concludono accordi o intese bilaterali con il Regno Unito su questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento in relazione al periodo di applicazione dello stesso. In relazione a tale periodo, essi non concedono in altro modo ai vettori aerei del Regno Unito, con riferimento al trasporto aereo, diritti diversi da quelli concessi dal presente regolamento.
4. In deroga al paragrafo 3, gli Stati membri possono autorizzare, conformemente alla legislazione nazionale, la prestazione di servizi di ambulanza aerea nel loro territorio mediante aeromobili immatricolati nel Regno Unito.

Articolo 4 *Accordi di cooperazione in materia di commercializzazione*

1. I servizi di trasporto aereo a norma dell'articolo 3 possono essere prestati mediante accordi di blocked-space o di code-sharing come segue:
 - a) il vettore aereo del Regno Unito può svolgere le funzioni di vettore commerciale che vende i servizi, con qualsiasi vettore operativo dell'Unione o del Regno Unito, oppure di un

paese terzo che, in virtù del diritto dell'Unione o, se del caso, del diritto dello Stato membro o degli Stati membri interessati, disponga dei necessari diritti di traffico e i cui vettori siano legittimati a esercitare tali diritti in virtù dell'accordo di cooperazione di cui trattasi;

b) il vettore aereo del Regno Unito può svolgere le funzioni di vettore operativo con ogni vettore commerciale dell'Unione o del Regno Unito, oppure di un paese terzo che, in virtù del diritto dell'Unione o, se del caso, dello Stato membro o degli Stati membri interessati, disponga dei necessari diritti di esercizio delle rotte nonché del diritto dei suoi vettori di esercitare tali diritti in virtù dell'accordo di cooperazione di cui trattasi.

2. I diritti concessi ai vettori aerei del Regno Unito conformemente al paragrafo 1 non sono in nessun caso da interpretarsi in modo tale da conferire a vettori aerei di un paese terzo diritti diversi da quelli di cui godono a norma del diritto dell'Unione o del diritto dello Stato membro o degli Stati membri interessati.

3. Il ricorso ad accordi di blocked-space o di code-sharing, sia in veste di vettore operativo che opera i servizi o di vettore commerciale che vende i servizi, non comporta in nessun caso, per i vettori aerei del Regno Unito, l'esercizio di diritti diversi da quelli previsti dall'articolo 3, paragrafo 1.

Ciò non impedisce ai vettori del Regno Unito di prestare servizi di trasporto aereo tra qualunque coppia di punti, uno dei quali situato nel territorio dell'Unione e l'altro nel territorio di un paese terzo, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) il vettore aereo del Regno Unito svolge le funzioni di vettore commerciale nel quadro di un accordo di blocked-space o di code-sharing con un vettore operativo che, in virtù del diritto dell'Unione o dello Stato membro o degli Stati membri interessati, dispone dei necessari diritti di traffico e sia legittimato a esercitarli in virtù dell'accordo di cui trattasi;

b) il servizio di trasporto in questione fa parte di un trasporto effettuato dal vettore del Regno Unito tra un punto situato nel territorio del Regno Unito e il punto in questione del paese terzo interessato.

4. Gli Stati membri interessati chiedono che gli accordi di cui al presente articolo siano approvati dalle rispettive autorità competenti al fine di accertare il rispetto delle condizioni di cui al presente articolo e delle prescrizioni applicabili del diritto dell'Unione e nazionale, in particolare in materia di sicurezza.

Articolo 5 Leasing di aeromobili

1. Nell'esercizio dei diritti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, i vettori aerei del Regno Unito possono prestare servizi di trasporto aereo con propri aeromobili in tutti i casi seguenti:

a) utilizzando aeromobili presi in leasing senza equipaggio da un locatore qualsiasi;

b) utilizzando aeromobili presi in leasing con equipaggio da un qualsiasi altro vettore aereo del Regno Unito;

c) utilizzando aeromobili presi in leasing con equipaggio da vettori aerei di un paese diverso dal Regno Unito, a condizione che il leasing sia giustificato da esigenze eccezionali, esigenze di capacità stagionali o difficoltà operative del locatario e che non superi la durata strettamente necessaria per soddisfare tali esigenze o superare tali difficoltà.

2. Gli Stati membri interessati chiedono che gli accordi di cui al paragrafo 1 siano approvati dalle rispettive autorità competenti al fine di accertare il rispetto delle condizioni ivi

contenute e delle prescrizioni applicabili del diritto dell'Unione e nazionale, in particolare in materia di sicurezza.

Articolo 6 *Equivalenza dei diritti*

1. La Commissione monitora i diritti concessi dal Regno Unito ai vettori aerei dell'Unione e le condizioni del loro esercizio.

2. Qualora riscontri che i diritti concessi dal Regno Unito ai vettori aerei dell'Unione non sono, *de jure* o *de facto*, equivalenti a quelli concessi ai vettori aerei del Regno Unito ai sensi del presente regolamento, o che tali diritti non sono ugualmente disponibili per tutti i vettori dell'Unione, la Commissione, al fine di ripristinare l'equivalenza, adotta senza indugio atti di esecuzione per:

- a) limitare la capacità ammissibile per i servizi di trasporto aereo di linea disponibile per i vettori aerei del Regno Unito e chiedere agli Stati membri di adeguare di conseguenza le autorizzazioni di esercizio dei vettori aerei del Regno Unito, sia esistenti che nuove;
- b) chiedere agli Stati membri di rifiutare, sospendere o revocare tali autorizzazioni di esercizio; oppure
- c) imporre obblighi finanziari o restrizioni operative.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2. Essi sono adottati secondo la procedura d'urgenza di cui all'articolo 13, paragrafo 3, qualora, in casi debitamente giustificati di grave mancanza di equivalenza ai fini del paragrafo 2, ciò sia necessario per motivi imperativi d'urgenza.

Articolo 7 *Concorrenza leale*

1. La Commissione monitora le condizioni alle quali i vettori aerei dell'Unione e gli aeroporti dell'Unione competono con i vettori aerei del Regno Unito e gli aeroporti del Regno Unito per la prestazione dei servizi di trasporto aereo di cui al presente regolamento.

2. Qualora riscontri che, in seguito a una delle situazioni di cui al paragrafo 3, le suddette condizioni sono sensibilmente meno favorevoli di quelle di cui godono i vettori aerei del Regno Unito, la Commissione, al fine di porre rimedio a tale situazione, adotta senza indugio atti di esecuzione per:

- a) limitare la capacità ammissibile per i servizi di trasporto aereo di linea disponibile per i vettori aerei del Regno Unito e chiedere agli Stati membri di adeguare di conseguenza le autorizzazioni di esercizio dei vettori aerei del Regno Unito, sia esistenti che nuove;
- b) chiedere agli Stati membri di rifiutare, sospendere o revocare tali autorizzazioni di esercizio per alcuni o tutti i vettori aerei del Regno Unito; oppure
- c) imporre obblighi finanziari o restrizioni operative.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2. Essi sono adottati secondo la procedura d'urgenza di cui all'articolo 13, paragrafo 3, qualora, in casi debitamente giustificati di minaccia alla sostenibilità economica di una o più operazioni dei vettori aerei dell'Unione, ciò sia necessario per motivi imperativi d'urgenza.

3. Gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 2 sono adottati, alle condizioni ivi precisate, per porre rimedio alle situazioni seguenti:

- a) concessione di sovvenzioni da parte del Regno Unito;
- b) assenza del diritto della concorrenza nel Regno Unito o omissione dell'applicazione effettiva di tale diritto;
- c) omessa istituzione di un'autorità garante della concorrenza indipendente da parte del Regno Unito o omesso mantenimento della stessa;
- d) applicazione, da parte del Regno Unito, di norme in materia di tutela dei lavoratori, sicurezza, tutela ambientale o diritti dei passeggeri meno rigorose di quelle stabilite dalla normativa dell'Unione o, in assenza di disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione, meno rigorose di quelle applicate da tutti gli Stati membri, ovvero, in ogni caso, meno rigorose delle pertinenti norme internazionali;
- e) qualsiasi forma di pratica discriminatoria nei confronti dei vettori aerei dell'Unione.

4. Ai fini del paragrafo 1, la Commissione può chiedere informazioni alle autorità competenti del Regno Unito, ai vettori aerei del Regno Unito o agli aeroporti del Regno Unito. Se le autorità competenti del Regno Unito, i vettori aerei del Regno Unito o gli aeroporti del Regno Unito non forniscono le informazioni richieste entro il termine ragionevole stabilito dalla Commissione o forniscono informazioni incomplete, la Commissione può procedere conformemente al paragrafo 2.

5. Il regolamento (UE) n. 2019/712 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹ non si applica alle questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Articolo 8

Autorizzazione di esercizio

1. Fatto salvo il diritto dell'Unione e il diritto nazionale in materia di sicurezza aerea, i vettori aerei del Regno Unito devono ottenere un'autorizzazione di esercizio da ciascuno Stato membro in cui intendono operare al fine di esercitare i diritti loro riconosciuti ai sensi dell'articolo 3.

2. Al ricevimento di una domanda di autorizzazione di esercizio da un vettore aereo del Regno Unito, lo Stato membro interessato accorda senza indebito ritardo l'opportuna autorizzazione di esercizio, a condizione che:

- a) il vettore aereo del Regno Unito che ha presentato la domanda sia in possesso di una licenza di esercizio valida conformemente alla legislazione del Regno Unito; e
- b) sul vettore aereo del Regno Unito che ha presentato la domanda sia esercitato e mantenuto dal Regno Unito l'effettivo controllo normativo, che l'autorità competente sia chiaramente individuata e che il vettore aereo del Regno Unito sia titolare di un certificato di operatore aereo rilasciato da tale autorità.

3. Fatta salva la necessità di consentire un tempo sufficiente per lo svolgimento delle necessarie valutazioni, i vettori aerei del Regno Unito sono autorizzati a presentare le domande di autorizzazione di esercizio a partire dal giorno di entrata in vigore del presente regolamento. Gli Stati membri hanno la facoltà di approvare tali domande a partire da tale data, purché siano soddisfatte le condizioni per l'approvazione. Tuttavia, qualsiasi

⁹ Regolamento (UE) 2019/712 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo e che abroga il regolamento (CE) n. 868/2004 (GU L 123 del 10.5.2019, pag. 4).

autorizzazione così rilasciata entra in vigore non prima del primo giorno di applicazione del presente regolamento, indicato all'articolo 14, paragrafo 2, primo comma.

Articolo 9

Piani operativi, programmi e orari

1. I vettori aerei del Regno Unito presentano alle autorità competenti di tutti gli Stati membri interessati, per l'approvazione, i piani operativi, i programmi e gli orari relativi ai servizi aerei. Ciascuna di tali trasmissioni è effettuata almeno 30 giorni prima dell'inizio delle operazioni.
2. Fatto salvo l'articolo 8, i piani operativi, i programmi e gli orari per la stagione IATA in corso il primo giorno di applicazione del presente regolamento, di cui all'articolo 14, paragrafo 2, primo comma, e quelli per la prima stagione successiva possono essere presentati e approvati anteriormente a tale data.
3. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di rilasciare autorizzazioni per la prestazione di servizi di trasporto aereo di linea da parte di vettori dell'Unione nell'esercizio dei diritti concessi loro dal Regno Unito. Riguardo a tali autorizzazioni, gli Stati membri non operano discriminazioni tra i vettori dell'Unione.

Articolo 10

Rifiuto, revoca, sospensione e limitazione delle autorizzazioni

1. Gli Stati membri rifiutano, o se del caso revocano o sospendono, l'autorizzazione di esercizio di un vettore aereo del Regno Unito se:
 - a) il vettore aereo non può essere considerato un vettore aereo del Regno Unito ai sensi del presente regolamento; oppure
 - b) non sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 2.
2. Gli Stati membri rifiutano, revocano, sospendono, limitano o subordinano a condizioni l'autorizzazione di esercizio di un vettore aereo del Regno Unito, oppure limitano o subordinano a condizioni le sue operazioni, in uno qualsiasi dei seguenti casi:
 - a) mancato rispetto dei requisiti di sicurezza applicabili;
 - b) mancato rispetto delle disposizioni applicabili in materia di ingresso nel territorio dello Stato membro interessato, di operazioni all'interno di tale territorio e di uscita dallo stesso degli aeromobili impiegati nel trasporto aereo;
 - c) mancato rispetto delle disposizioni applicabili in materia di ammissione nel territorio dello Stato membro interessato, di operazioni all'interno di tale territorio e di uscita dallo stesso di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e/o posta su aeromobili (comprese le disposizioni relative a ingresso, sdoganamento, immigrazione, passaporti, dogana e quarantena o, nel caso della posta, le normative postali).
3. Gli Stati membri rifiutano, revocano, sospendono, limitano o subordinano a condizioni le autorizzazioni di esercizio dei vettori aerei del Regno Unito, oppure limitano o subordinano a condizioni le loro operazioni, se così richiesto loro dalla Commissione conformemente all'articolo 6 o 7.
4. Gli Stati membri informano la Commissione e gli altri Stati membri, senza indebiti ritardi, in merito a tutte le decisioni di rifiuto o revoca dell'autorizzazione di esercizio di vettori aerei del Regno Unito a norma dei paragrafi 1 e 2.

Articolo 11
Certificati e licenze

I certificati di aeronavigabilità, i certificati di competenza e le licenze rilasciate o convalidate dal Regno Unito e ancora in vigore sono riconosciuti validi dagli Stati membri ai fini della prestazione di servizi di trasporto aereo da parte di vettori aerei del Regno Unito ai sensi del presente regolamento a condizione che siano stati rilasciati o convalidati in forza e in conformità, come minimo, delle norme internazionali pertinenti stabilite ai sensi della convenzione di Chicago.

Articolo 12
Consultazione e cooperazione

1. Le autorità competenti degli Stati membri consultano le autorità competenti del Regno Unito e collaborano con esse ove necessario per garantire l'attuazione del presente regolamento.

2. Su richiesta, gli Stati membri forniscono alla Commissione senza indebito ritardo tutte le informazioni ottenute a norma del paragrafo 1 del presente articolo o qualsiasi altra informazione rilevante ai fini dell'applicazione degli articoli 6 e 7.

Articolo 13
Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011 in combinato disposto con l'articolo 5 del medesimo regolamento.

Articolo 14
Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Esso si applica a decorrere dal giorno successivo a quello in cui il diritto dell'Unione cessa di essere applicabile al Regno Unito a norma degli articoli 126 e 127 dell'accordo di recesso.

L'articolo 8, paragrafo 3, e l'articolo 9, paragrafo 2, si applicano tuttavia a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.

3. Il presente regolamento non si applica se entro la data di cui al primo comma del paragrafo 2 entra in vigore un accordo, di cui l'Unione europea sia parte, che disciplina in maniera globale le disposizioni sui servizi di trasporto aereo con il Regno Unito.

4. Il presente regolamento cessa di applicarsi a decorrere dalla prima delle seguenti date:

a) 30 giugno 2021;

b) la data di entrata in vigore di un accordo quale quello indicato al paragrafo 3 o, se del caso, la data a decorrere dalla quale tale accordo è applicato in via provvisoria.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente