

Bruselas, 18 de diciembre de 2020
(OR. en)

14060/20

**Expediente interinstitucional:
2020/0363(COD)**

**CODEC 1345
UK 129
PREP-BXT 68
AVIATION 250
PE 102**

NOTA INFORMATIVA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras el final del periodo transitorio contemplado en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica - Resultado de la primera lectura del Parlamento Europeo (Bruselas, del 14 al 18 de diciembre de 2020)

I. INTRODUCCIÓN

El Consejo, el Parlamento Europeo y la Comisión han mantenido una serie de contactos informales con el fin de alcanzar un acuerdo en primera lectura sobre este expediente.

Después de que el Pleno aprobara, el 15 de diciembre de 2020, la solicitud de la Comisión de Transportes y Turismo de proceder de conformidad con el artículo 163 (procedimiento de urgencia), los grupos PPE, S&D, Renew, ID, Verts/ALE, CRE y GUE/NGL presentaron conjuntamente, en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo, una enmienda de transacción (enmienda 1) a la propuesta de Reglamento de referencia. Dicha enmienda había sido acordada durante los contactos informales antes mencionados.

II. VOTACIÓN

En su votación del 18 de diciembre de 2020, el Pleno aprobó la enmienda de transacción (enmienda 1) a la propuesta de Reglamento de referencia. La propuesta de la Comisión así modificada constituye la posición en primera lectura del Parlamento Europeo, que figura en su resolución legislativa recogida en el anexo de la presente nota¹.

La posición del Parlamento refleja el acuerdo alcanzado previamente entre las instituciones, por lo que el Consejo debería poder aprobarla.

El acto se adoptaría entonces con la redacción correspondiente a la posición del Parlamento.

¹ La versión de la posición del Parlamento contenida en la resolución legislativa se ha marcado para señalar los cambios introducidos mediante enmiendas a la propuesta de la Comisión. El texto añadido al texto de la Comisión se señala mediante ***negrita y cursiva***. El símbolo « ■ » indica la supresión de texto.

P9_TA-PROV(2020)0387

Conexiones aéreas al final del período transitorio tras la retirada del Reino Unido de la Unión *I**

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 18 de diciembre de 2020, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras el final del período transitorio contemplado en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (COM(2020)0827 – C9-0398/2020 – 2020/0363(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2020)0827),
 - Vistos los artículos 294, apartado 2, y 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C9-0398/2020),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo,
 - Previa consulta al Comité de las Regiones,
 - Visto el compromiso asumido por el representante del Consejo, mediante carta de 16 de diciembre de 2020, de aprobar la Posición del Parlamento Europeo, de conformidad con el artículo 294, apartado 4, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Vistos los artículos 59 y 163 de su Reglamento interno,
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
 3. Encarga a su presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Posición del Parlamento Europeo aprobada en primera lectura el 18 de diciembre de 2020 con vistas a la adopción del Reglamento (UE) 2020/... del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas una vez finalizado el período transitorio *previsto* en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Prevía consulta al Comité Económico y Social Europeo,

Prevía consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario²,

² Posición del Parlamento Europeo de 18 de diciembre de 2020.

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica³ (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo⁴ y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El período transitorio previsto en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada (en lo sucesivo, «período transitorio»), durante el cual el Derecho de la Unión sigue siendo aplicable al y en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (en lo sucesivo, «Reino Unido») de conformidad con el artículo 127 del Acuerdo de Retirada, finaliza el 31 de diciembre de 2020. El 25 de febrero de 2020, el Consejo adoptó la Decisión (UE, Euratom) 2020/266⁵ por la que se autoriza la apertura de negociaciones con el Reino Unido para un nuevo acuerdo de asociación. Como se desprende de las directrices de negociación, la autorización cubre, entre otros, los elementos necesarios para abordar de manera exhaustiva las relaciones en materia de aviación con el Reino Unido tras el final del período transitorio. Sin embargo, no es seguro que para entonces haya entrado en vigor un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule sus relaciones futuras en este ámbito.

³ DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

⁴ Decisión (UE) 2020/135 del Consejo, de 30 de enero de 2020, relativa a la celebración del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 1).

⁵ Decisión (UE, Euratom) 2020/266 del Consejo, de 25 de febrero de 2020, por la que se autoriza la apertura de negociaciones con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para un nuevo acuerdo de asociación (DO L 58 de 27.2.2020, p. 53).

- (2) El Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶ establece las condiciones para la concesión de la licencia de explotación de la Unión a las compañías aéreas y establece la libertad de prestar servicios aéreos dentro de la Unión.
- (3) Finalizado el período transitorio y a falta de disposiciones especiales, todos los derechos y obligaciones derivados del Derecho de la Unión en materia de acceso al mercado según lo establecido por el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 van a dejar de estar vigentes en lo que respecta a la relación entre el Reino Unido y los Estados miembros.
- (4) Por consiguiente, es necesario establecer un conjunto de medidas de carácter temporal que permitan a las compañías de transporte a las que se haya concedido una licencia en el Reino Unido prestar servicios de transporte aéreo entre el territorio de este último y el territorio de los Estados miembros. Para garantizar un equilibrio adecuado entre el Reino Unido y los Estados miembros, los derechos así conferidos deben estar condicionados a la concesión de derechos equivalentes por parte del Reino Unido a las compañías aéreas a las que se haya concedido una licencia en la Unión y deben estar sujetos a ciertas condiciones que garanticen una competencia leal.

⁶ Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

- (5) *La crisis derivada de la pandemia de COVID-19 plantea importantes retos logísticos a los Estados miembros, en particular en relación con la capacidad de transportar hacia y desde terceros países volúmenes significativos de medicamentos, vacunas y equipo médico con poca antelación y en condiciones logísticas y de almacenamiento especialmente complicadas. Es necesario asegurar que se disponga de suficiente capacidad de transporte aéreo y que, a tal efecto, se proporcione a los Estados miembros una flexibilidad adicional de carácter excepcional, incluyendo la posibilidad de utilizar aeronaves de terceros países. Por ello, deben concederse, en casos específicos, aspectos adicionales de los derechos de tráfico para el transporte exclusivamente de carga englobados en la quinta libertad que se limiten estrictamente a este tipo de operaciones, de modo que se puedan utilizar compañías aéreas del Reino Unido en dichas circunstancias excepcionales. Asimismo, los Estados miembros deben poder autorizar derechos complementarios para la prestación de servicios de ambulancia aérea.*
- (6) Para que refleje su carácter temporal, el presente Reglamento debe aplicarse hasta el 30 de junio de 2021 o, de ocurrir antes de esa fecha, hasta la entrada en vigor o, cuando así se disponga, la aplicación provisional de un futuro acuerdo que cubra la prestación de servicios aéreos con el Reino Unido en el que la Unión sea Parte, negociado por la Comisión de conformidad con el artículo 218 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).
- (7) Con el fin de mantener unos niveles de conexión mutuamente beneficiosos, deben preverse determinados acuerdos de cooperación comercial tanto para las compañías aéreas del Reino Unido como para las compañías aéreas de la Unión, en consonancia con el principio de reciprocidad.
- (8) *Teniendo en cuenta las circunstancias únicas y excepcionales que hacen necesaria la adopción del presente Reglamento, y de conformidad con los Tratados, es conveniente que la Unión ejerza temporalmente la correspondiente competencia compartida que le atribuyen los Tratados. No obstante, cualquier efecto del presente Reglamento sobre el reparto de competencias entre la Unión y los Estados miembros debe estar estrictamente limitado en el tiempo. La competencia de la Unión debe ejercerse, por tanto, únicamente con respecto al período de aplicación del presente Reglamento. En consecuencia, la Unión debe dejar de ejercer la competencia compartida en cuanto deje de aplicarse el*

presente Reglamento. Por lo tanto, a partir de ese momento, de conformidad con el artículo 2, apartado 2, del TFUE, los Estados miembros se deben encontrar en la misma situación por lo que se refiere al ejercicio de su competencia en la que estarían si no se hubiese adoptado el presente Reglamento. Además, se recuerda que, tal como se establece en el Protocolo n.º 25 sobre el ejercicio de las competencias compartidas, anejo al Tratado de la Unión Europea (TUE) y al TFUE, el alcance del ejercicio de competencia de la Unión en el presente Reglamento solo abarca los elementos regidos por el presente Reglamento y no incluye todo el ámbito en cuestión. Las competencias respectivas de la Unión y de los Estados miembros respecto a la celebración de acuerdos internacionales en el ámbito del transporte aéreo deben determinarse de conformidad con los Tratados y teniendo en cuenta el Derecho de la Unión aplicable, incluida la Decisión (UE, Euratom) 2020/266 por la que se autoriza la apertura de negociaciones con el Reino Unido.

- (9) El presente Reglamento no debe impedir que los Estados miembros expidan autorizaciones para la explotación de servicios de transporte aéreo regulares por parte de compañías aéreas de la Unión en el ejercicio de los derechos que les haya concedido el Reino Unido, análogamente a lo que ocurre en el contexto de acuerdos internacionales. Por lo que respecta a dichas autorizaciones, los Estados miembros no deben practicar discriminaciones entre las compañías aéreas de la Unión.

- (10) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución respecto a la adopción de medidas que garanticen un justo grado de reciprocidad entre los derechos concedidos de manera unilateral por la Unión y el Reino Unido a las compañías aéreas de la otra parte y que las compañías aéreas de la Unión puedan competir con las compañías aéreas del Reino Unido en condiciones justas en la prestación de servicios aéreos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷. Habida cuenta de sus posibles repercusiones en las conexiones aéreas de los Estados miembros, debe utilizarse el procedimiento de examen para la adopción de dichas medidas. La Comisión debe adoptar actos de ejecución inmediatamente aplicables cuando, en casos debidamente justificados, así lo exijan razones imperiosas de urgencia. Estos casos debidamente justificados podrían referirse a situaciones en las que el Reino Unido no conceda derechos equivalentes a las compañías aéreas de la Unión y, por lo tanto, cause un desequilibrio manifiesto, o en las que unas condiciones de competencia menos favorables que las de las compañías aéreas del Reino Unido en la prestación de servicios de transporte aéreo regulados por el presente Reglamento amenacen la viabilidad económica de las compañías aéreas de la Unión.

⁷ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (11) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, establecer medidas provisionales que regulen el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido en caso de que no exista un acuerdo que regule sus relaciones futuras en el ámbito de la aviación al final del período transitorio, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del TUE. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (12) Teniendo en cuenta la urgencia que implica el final del período transitorio, conviene establecer una excepción al plazo de ocho semanas previsto en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al TUE, al TFUE y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

- (13) El ámbito de aplicación territorial del presente Reglamento y las referencias al Reino Unido no incluyen Gibraltar.
- (14) El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la posición jurídica del Reino de España con respecto a la soberanía sobre el territorio en el que se encuentra el aeropuerto de Gibraltar.
- (15) Las disposiciones del presente Reglamento deben entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse, en principio, a partir del día siguiente al del final del período transitorio, a menos que, a más tardar en esa fecha, haya entrado en vigor un acuerdo que regule las relaciones futuras entre la Unión y el Reino Unido en el ámbito de la aviación ***o, en su caso, se aplique de manera provisional.*** Sin embargo, con el fin de permitir que los procedimientos administrativos necesarios se realicen lo antes posible, ciertas disposiciones deben aplicarse a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece un conjunto de medidas de carácter temporal que regulen el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido una vez finalizado el período transitorio previsto en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada.

Artículo 2
Ejercicio de competencia

- 1. El ejercicio de competencia de la Unión con arreglo al presente Reglamento se limitará al período de aplicación del presente Reglamento tal como se define en el artículo 15, apartado 4. Finalizado dicho período, la Unión dejará inmediatamente de ejercer dicha competencia con arreglo al presente Reglamento y los Estados miembros estarán en la misma posición por lo que se refiere al ejercicio de su competencia en la que estarían si no se hubiese adoptado el presente Reglamento, de conformidad con el artículo 2, apartado 2, del TFUE.*
- 2. El ejercicio de competencia de la Unión sobre la base del presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros, en materia de derechos de tráfico, en cualquier negociación, firma o celebración, en curso o futura, de acuerdos internacionales en materia de servicios aéreos con cualquier otro tercer país, así como con el Reino Unido con respecto al período a partir del cual deje de ser aplicable el presente Reglamento.*
- 3. El ejercicio de competencia de la Unión a que se refiere el apartado 1 solo afecta a los elementos regulados por el presente Reglamento.*
- 4. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de las competencias respectivas de la Unión y de los Estados miembros en el ámbito del transporte aéreo en relación con elementos distintos de los regulados por el presente Reglamento. Asimismo, el presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la Decisión (UE, Euratom) 2020/266 por la que se autoriza la apertura de negociaciones con el Reino Unido para un nuevo acuerdo de asociación.*

Artículo 3
Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «transporte aéreo»: el transporte a bordo de aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido al público a cambio de una remuneración o de un alquiler, incluidos los servicios de transporte aéreo regulares y los no regulares;
- 2) «transporte aéreo internacional»: el transporte aéreo que atraviese el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
- 3) «compañía aérea de la Unión»: toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida concedida por una autoridad competente para la concesión de licencias con arreglo al capítulo II del Reglamento (CE) n.º 1008/2008;

- 4) «compañía aérea del Reino Unido»: toda compañía aérea que:
- a) tenga su centro de actividad principal en el Reino Unido; y
 - b) cumpla una de las dos condiciones siguientes:
 - i) el Reino Unido y/o nacionales del Reino Unido sean propietarios de más del 50 % de la empresa y ejerzan su control efectivo de manera directa o indirecta a través de una o varias empresas intermediarias, o
 - ii) Estados miembros de la Unión y/o nacionales de los Estados miembros de la Unión y/u otros Estados miembros del Espacio Económico Europeo y/o nacionales de dichos Estados, en cualquier combinación, ya sea solos o junto con el Reino Unido y/o nacionales del Reino Unido, sean propietarios de más del 50 % de la empresa y ejerzan su control efectivo de manera directa o indirecta a través de una o varias empresas intermediarias;
 - c) en el caso mencionado en la letra b), inciso ii), fuese titular de una licencia de explotación válida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 el día anterior al primer día de aplicación del presente Reglamento que se indica en el artículo 15, apartado 2, párrafo primero;

- 5) «control efectivo»: una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, concedan la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante:
- a) el derecho a utilizar total o parcialmente los activos de una empresa;
 - b) derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de los órganos de una empresa o que por otros medios confieran una influencia decisiva en la gestión de las actividades de la empresa;
- 6) «Derecho de la competencia»: las normas jurídicas que regulen la siguiente conducta, en aquellos casos en que pueda afectar a los servicios de transporte aéreo:
- a) conducta consistente en:
 - i) acuerdos entre compañías aéreas, decisiones de asociaciones de compañías aéreas y prácticas concertadas que tengan por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear la competencia;
 - ii) abusos de posición dominante por parte de una o varias compañías aéreas;
 - iii) medidas adoptadas o mantenidas en vigor por el Reino Unido en el caso de empresas públicas y empresas a las que el Reino Unido conceda derechos especiales o exclusivos y que sean contrarias a los incisos i) o ii);
 - b) concentraciones de compañías aéreas que impidan significativamente la competencia efectiva, en particular como resultado de la creación o el fortalecimiento de una posición dominante;

- 7) «subvención»: toda contribución financiera otorgada a una compañía aérea o un aeropuerto por la administración pública o por cualquier otro organismo público a cualquier nivel, que confiera un beneficio, y en particular:
- a) la transferencia directa de fondos, tales como subvenciones, préstamos o aportaciones de capital, la posible transferencia directa de fondos o la asunción de pasivos, tales como garantías de préstamos, inyecciones de capital, propiedad, protección contra la quiebra o seguros;
 - b) la condonación o la no recaudación de ingresos normalmente exigibles;
 - c) el suministro de bienes o la prestación de servicios que no sean de infraestructura general, o la adquisición de bienes o servicios;
 - d) la realización de pagos a un mecanismo de financiación, o la encomienda u orden a una entidad privada para que lleve a cabo una o varias de las funciones indicadas en las letras a), b) y c) que normalmente corresponderían a la administración pública o a otro organismo público, y la práctica no difiera en realidad de las prácticas que siguen normalmente las administraciones públicas.

No se considerará que una contribución financiera hecha por la administración pública u otro organismo público confiere un beneficio si un operador privado en una economía de mercado guiado únicamente por las perspectivas de rentabilidad y en la misma situación que el organismo público en cuestión hubiera hecho la misma contribución financiera;

- 8) «autoridad independiente de defensa de la competencia»: una autoridad que esté a cargo de aplicar y de hacer cumplir el Derecho de la competencia, así como de controlar las subvenciones, y que cumpla las siguientes condiciones:
- a) la autoridad es independiente en el plano operativo y está dotada adecuadamente con los recursos necesarios para desempeñar sus funciones;
 - b) la autoridad tiene las garantías necesarias de independencia frente a la influencia política o de otro tipo en el desempeño de sus funciones o el ejercicio de sus competencias, y actúa de manera imparcial; y
 - c) las decisiones de la autoridad son recurribles por la vía judicial;
- 9) «discriminación»: la diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva con respecto al suministro de bienes o la prestación de servicios, incluidos los servicios públicos, empleados para la explotación de servicios de transporte aéreo, o con respecto a su tratamiento por parte de las autoridades públicas pertinentes para dichos servicios;

- 10) «servicio de transporte aéreo regular»: una serie de vuelos que reúnan las características siguientes:
- a) que en cada vuelo haya asientos o capacidad de transporte de carga o de correo disponibles para su adquisición de manera individual por el público (ya sea directamente a la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados);
 - b) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los mismos dos o más aeropuertos:
 - i) de acuerdo con un horario publicado, o
 - ii) mediante vuelos que, por su regularidad o frecuencia, constituyan de manera patente una serie sistemática;
- 11) «servicio de transporte aéreo no regular»: un servicio de transporte aéreo comercial que no se realice como servicio de transporte aéreo regular;

- 12) «territorio de la Unión»: el territorio terrestre, las aguas interiores y el mar territorial de los Estados miembros a los que se aplican el TUE y el TFUE y en las condiciones establecidas en dichos Tratados, y el espacio aéreo por encima de ellos;
- 13) «territorio del Reino Unido»: el territorio terrestre, las aguas interiores y el mar territorial del Reino Unido y el espacio aéreo por encima de ellos;
- 14) «Convenio de Chicago»: el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Artículo 4
Derechos de tráfico

1. Las compañías aéreas del Reino Unido podrán, en las condiciones establecidas en el presente Reglamento:
 - a) sobrevolar el territorio de la Unión sin aterrizar;
 - b) hacer escalas en el territorio de la Unión con fines no comerciales, en el sentido del Convenio de Chicago;
 - c) realizar servicios de transporte aéreo internacional regulares y no regulares para pasajeros, combinación de pasajeros y carga y servicios exclusivamente de carga entre cualquier par de puntos, de los cuales uno está situado en el territorio del Reino Unido y el otro en el territorio de la Unión.
2. Los Estados miembros no negociarán ni celebrarán ningún acuerdo o convenio bilateral con el Reino Unido sobre asuntos pertenecientes al ámbito de aplicación del presente Reglamento con respecto a su período de aplicación. Con respecto a dicho período, tampoco podrán otorgar a las compañías aéreas del Reino Unido, en relación con el transporte aéreo, ningún otro derecho distinto de los otorgados en virtud del presente Reglamento.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros podrán autorizar, ***en casos específicos*** y de conformidad con su legislación nacional, las siguientes prestaciones en su territorio por compañías aéreas del Reino Unido:
 - a) ***servicios de ambulancia aérea;***
 - b) ***servicios de transporte aéreo no regulares exclusivamente de carga entre puntos situados en su territorio y puntos en un tercer país, como parte de un servicio con origen o destino en el Reino Unido en la medida necesaria para el transporte de equipo médico, vacunas y medicamentos, siempre que no constituyan servicios de transporte aéreo regulares encubiertos.***

Artículo 5

Acuerdos de cooperación comercial

1. Se podrán prestar servicios de transporte aéreo con arreglo al artículo 4 en virtud de acuerdos de reserva de capacidad o de código compartido, como se indica a continuación:
 - a) la compañía aérea del Reino Unido podrá actuar como compañía comercializadora, con cualquier compañía operadora que sea una compañía aérea de la Unión o del Reino Unido, o con cualquier compañía operadora de un tercer país que, con arreglo al Derecho de la Unión o, en su caso, con arreglo al Derecho del Estado miembro o de los Estados miembros de que se trate, disfrute de los derechos de tráfico necesarios, así como del derecho a que sus compañías de transporte ejerzan dichos derechos en virtud del acuerdo en cuestión;
 - b) la compañía aérea del Reino Unido podrá actuar como compañía operadora, con cualquier compañía comercializadora que sea una compañía aérea de la Unión o del Reino Unido, o con cualquier compañía comercializadora de un tercer país que, con arreglo al Derecho de la Unión o, en su caso, con arreglo al Derecho del Estado miembro o de los Estados miembros de que se trate disfrute de los derechos de ruta necesarios, así como del derecho a que sus compañías de transporte ejerzan dichos derechos en virtud del acuerdo en cuestión.
2. En ningún caso se interpretará que los derechos concedidos a las compañías aéreas del Reino Unido con arreglo al apartado 1 confieren a las compañías aéreas de un tercer país derechos distintos de los que disfrutaban en virtud del Derecho de la Unión o del Derecho del Estado miembro o de los Estados miembros de que se trate.

3. El empleo de acuerdos de reserva de capacidad o de código compartido, ya sea como compañía operadora o como compañía comercializadora, no podrá dar lugar a que una compañía aérea del Reino Unido ejerza derechos distintos de los previstos en el artículo 4, apartado 1.

No obstante, el párrafo primero del presente apartado no se aplicará de tal manera que impida a las compañías de transporte del Reino Unido prestar servicios de transporte aéreo entre cualquier par de puntos, de los cuales uno esté situado en el territorio de la Unión y el otro en un tercer país, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

- a) la compañía de transporte del Reino Unido actúa como compañía comercializadora en virtud de un acuerdo de reserva de capacidad o de código compartido con una compañía operadora que disfruta, en virtud del Derecho de la Unión o del Derecho del Estado miembro o de los Estados miembros de que se trate, de los derechos de tráfico necesarios, así como del derecho a ejercer dichos derechos en virtud del acuerdo en cuestión;
 - b) el servicio de transporte aéreo en cuestión forma parte de un transporte efectuado por dicha compañía de transporte del Reino Unido entre un punto situado en el territorio del Reino Unido y el punto que corresponda en el territorio del tercer país de que se trate.
4. Los Estados miembros de que se trate obligarán a que los acuerdos a que se refiere el presente artículo sean aprobados por sus autoridades competentes con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente artículo, así como de los requisitos aplicables del Derecho de la Unión y el nacional, en particular en lo que se refiere a la seguridad aeronáutica y de la aviación.

Artículo 6
Arrendamiento de aeronaves

1. En el ejercicio de los derechos previstos en el artículo 4, apartado 1, las compañías aéreas del Reino Unido podrán prestar servicios de transporte aéreo con sus propias aeronaves y en todos los casos siguientes:
 - a) utilización de aeronaves arrendadas sin tripulación a cualquier arrendador;
 - b) utilización de aeronaves arrendadas con tripulación a cualquier otra compañía aérea del Reino Unido;
 - c) utilización de aeronaves arrendadas con tripulación a compañías aéreas de cualquier país distinto del Reino Unido, siempre que el arrendamiento esté justificado por necesidades excepcionales, necesidades de capacidad estacionales o dificultades operativas del arrendatario y que el arrendamiento no exceda la duración estrictamente necesaria para satisfacer esas necesidades o superar esas dificultades.
2. Los Estados miembros de que se trate obligarán a que los acuerdos a que se refiere el apartado 1 sean aprobados por sus autoridades competentes con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones allí establecidas, así como de los requisitos aplicables del Derecho de la Unión y el nacional, en particular en lo que se refiere a la seguridad aeronáutica y de la aviación.

Artículo 7
Equivalencia de derechos

1. La Comisión supervisará los derechos otorgados por el Reino Unido a las compañías aéreas de la Unión y las condiciones para su ejercicio.
2. En aquellos casos en que la Comisión determine que los derechos otorgados por el Reino Unido a las compañías aéreas de la Unión no son equivalentes, de hecho o de derecho, a los otorgados a las compañías aéreas del Reino Unido en el marco del presente Reglamento, o bien que estos derechos no están disponibles en igualdad de condiciones para todos, la Comisión adoptará, sin demora y a fin de restablecer la equivalencia, actos de ejecución para:
 - a) establecer límites a la capacidad admisible de los servicios de transporte aéreo regulares disponible para las compañías aéreas del Reino Unido y exigir a los Estados miembros que adapten en consecuencia las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido, tanto las existentes como las recientemente concedidas;
 - b) exigir a los Estados miembros que denieguen, suspendan o revoquen dichas autorizaciones de explotación; o
 - c) establecer obligaciones financieras o restricciones de explotación.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2. Se adoptarán de conformidad con el procedimiento de urgencia a que se refiere el artículo 14, apartado 3, cuando, en casos debidamente justificados de acusada falta de equivalencia a efectos del presente apartado, así lo exijan razones imperiosas de urgencia.

Artículo 8
Competencia leal

1. La Comisión supervisará las condiciones en las que las compañías aéreas de la Unión y los aeropuertos de la Unión compiten con las compañías aéreas del Reino Unido y los aeropuertos del Reino Unido para la prestación de servicios de transporte aéreo pertenecientes al ámbito de aplicación del presente Reglamento.
2. En aquellos casos en que la Comisión determine que, como consecuencia de cualquiera de las situaciones a que se hace referencia en el apartado 3, dichas condiciones son sensiblemente menos favorables que las que disfrutaban las compañías aéreas del Reino Unido, la Comisión adoptará, sin demora y a fin de subsanar esa situación, actos de ejecución para:
 - a) establecer límites a la capacidad admisible de los servicios de transporte aéreo regulares disponible para las compañías aéreas del Reino Unido y exigir a los Estados miembros que adapten en consecuencia las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido, tanto las existentes como las recientemente concedidas;
 - b) exigir a los Estados miembros que denieguen, suspendan o revoken dichas autorizaciones de explotación para algunas o todas las compañías aéreas del Reino Unido; o
 - c) establecer obligaciones financieras o restricciones de explotación.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2. Se adoptarán de conformidad con el procedimiento de urgencia a que se refiere el artículo 14, apartado 3, cuando, en casos debidamente justificados de amenaza a la viabilidad económica de una o más operaciones de compañías aéreas de la Unión, así lo exijan razones imperiosas de urgencia.

3. Los actos de ejecución a que se refiere el apartado 2 se adoptarán, en las condiciones especificadas en dicho apartado, para subsanar las situaciones siguientes:
 - a) la concesión de subvenciones por parte del Reino Unido;
 - b) el hecho de que el Reino Unido no disponga de Derecho de la competencia o que no lo aplique de manera efectiva;
 - c) el hecho de que el Reino Unido no haya establecido o mantenido una autoridad independiente de defensa de la competencia;
 - d) la aplicación por parte del Reino Unido de normas en materia de protección de los trabajadores, seguridad aeronáutica y de aviación, medio ambiente o derechos de los pasajeros que sean menos estrictas que las establecidas en el Derecho de la Unión o, en ausencia de disposiciones aplicables en el Derecho de la Unión, menos estrictas que las aplicadas por todos los Estados miembros o, en cualquier caso, menos estrictas que las normas internacionales pertinentes;
 - e) cualquier forma de discriminación hacia las compañías aéreas de la Unión.

4. A los efectos del apartado 1, la Comisión podrá solicitar información a las autoridades competentes del Reino Unido, a las compañías aéreas del Reino Unido o a los aeropuertos del Reino Unido. En caso de que las autoridades competentes del Reino Unido, una compañía aérea del Reino Unido o un aeropuerto del Reino Unido no proporcionen la información solicitada dentro del plazo razonable señalado por la Comisión, o proporcionen información incompleta, la Comisión podrá actuar de conformidad con el apartado 2.
5. El Reglamento (UE) 2019/712 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸ no se aplicará a las materias que estén incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

⁸ Reglamento (UE) 2019/712 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativo a la defensa de la competencia en el transporte aéreo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 868/2004 (DO L 123 de 10.5.2019, p. 4).

Artículo 9
Autorización de explotación

1. Sin perjuicio del Derecho de la Unión y del nacional en el ámbito de la seguridad de la aviación, para ejercer los derechos que se les otorgan en virtud del artículo 4, las compañías aéreas del Reino Unido estarán obligadas a obtener una autorización de explotación de cada Estado miembro en el que deseen operar.
2. Tras la recepción de una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido, el Estado miembro de que se trate concederá la correspondiente autorización de explotación sin demora indebida, a condición de que:
 - a) la compañía aérea del Reino Unido solicitante sea titular de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación del Reino Unido; y
 - b) el Reino Unido ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea del Reino Unido solicitante, la autoridad competente esté claramente identificada y la compañía aérea del Reino Unido sea titular de un certificado de operador aéreo expedido por dicha autoridad.

3. Sin perjuicio de la necesidad de conceder un plazo suficiente para realizar las evaluaciones necesarias, las compañías aéreas del Reino Unido tendrán derecho a presentar sus solicitudes de autorización de explotación a partir del día en que el presente Reglamento entre en vigor. Los Estados miembros estarán facultados para aprobar dichas solicitudes a partir de ese día, siempre que se cumplan las condiciones para dicha aprobación. Ahora bien, cualquier autorización así concedida surtirá efecto como muy pronto el primer día de aplicación del presente Reglamento tal como se indica en el artículo 15, apartado 2, párrafo primero.

Artículo 10

Planes operativos, programas y horarios

1. Las compañías aéreas del Reino Unido presentarán los planes operativos, programas y horarios de los servicios aéreos a las autoridades competentes de cada Estado miembro de que se trate para su aprobación. Cualquier presentación de este tipo deberá realizarse al menos treinta días antes del inicio de las operaciones. ***Las presentaciones relativas a la prestación de servicios aéreos que vayan a realizarse en enero de 2021 deberán realizarse a la mayor brevedad posible antes del inicio de las operaciones.***
2. A reserva de lo dispuesto en el artículo 9, los planes operativos, programas y horarios de la temporada IATA que esté en curso el primer día de aplicación del presente Reglamento, que se indica en el artículo 15, apartado 2, párrafo primero, y aquellos para la primera temporada posterior podrán presentarse y aprobarse antes de dicha fecha.
3. El presente Reglamento no impedirá que los Estados miembros expidan autorizaciones para la explotación de servicios de transporte aéreo regulares por parte de compañías de transporte de la Unión en el ejercicio de los derechos que les otorga el Reino Unido. Por lo que respecta a dichas autorizaciones, los Estados miembros no practicarán ninguna discriminación entre las compañías de transporte de la Unión.

Artículo 11

Denegación, revocación, suspensión y limitación de las autorizaciones

1. Los Estados miembros denegarán, o según sea el caso, revocarán o suspenderán la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido en aquellos casos en que:
 - a) la compañía aérea no reúna las condiciones para ser considerada una compañía aérea del Reino Unido en virtud del presente Reglamento; o
 - b) no se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 9, apartado 2.
2. Los Estados miembros denegarán, revocarán, suspenderán o limitarán la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido, o impondrán condiciones a dicha autorización, o limitarán las operaciones de dicha compañía aérea o impondrán condiciones a estas en cualquiera de las siguientes circunstancias:
 - a) cuando no se cumplan los requisitos aplicables en materia de seguridad aeronáutica y de aviación;
 - b) cuando no se cumplan los requisitos aplicables a la admisión, la explotación o la salida del territorio del Estado miembro de que se trate, respecto de la aeronave que realice el transporte aéreo;
 - c) cuando no se cumplan los requisitos aplicables a la admisión, la explotación o la salida del territorio del Estado miembro de que se trate, respecto de los viajeros, la tripulación, el equipaje, la carga y/o el correo a bordo de una aeronave (incluida la normativa sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad, o en el caso del correo, los reglamentos postales).

3. Los Estados miembros denegarán, revocarán, suspenderán o limitarán las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido, o impondrán condiciones a dichas autorizaciones, o limitarán sus operaciones o impondrán condiciones a estas cuando así lo exija la Comisión de conformidad con los artículos 7 u 8.
4. Los Estados miembros informarán sin demora indebida a la Comisión y a los demás Estados miembros de cualquier decisión de denegar o revocar la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido en virtud de los apartados 1 y 2.

Artículo 12

Certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o validados por el Reino Unido y que sigan en vigor serán reconocidos como válidos por los Estados miembros a efectos de la explotación de servicios de transporte aéreo por parte de las compañías aéreas del Reino Unido en virtud del presente Reglamento, a condición de que dichos certificados o licencias hayan sido expedidos o validados según, y conforme a, como mínimo, las normas internacionales pertinentes establecidas en el marco del Convenio de Chicago.

Artículo 13

Consulta y cooperación

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros consultarán a las autoridades competentes del Reino Unido y cooperarán con estas en la medida en que sea necesario para garantizar la aplicación del presente Reglamento.
2. Previa solicitud, los Estados miembros facilitarán a la Comisión sin demora indebida cualquier información obtenida en el marco del apartado 1 del presente artículo o cualquier otra información pertinente para la aplicación de los artículos 7 y 8.

Artículo 14

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el comité establecido en virtud del Reglamento (CE) n.º 1008/2008. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 182/2011, en relación con su artículo 5.

Artículo 15

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir del día siguiente a aquel en el cual el Derecho de la Unión deje de ser aplicable al y en el Reino Unido en virtud de los artículos 126 y 127 del Acuerdo de Retirada.

No obstante, el artículo 9, apartado 3, y el artículo 10, apartado 2, serán aplicables a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

3. El presente Reglamento no será aplicable si en la fecha a que se refiere el apartado 2, párrafo primero, ya hubiese entrado en vigor ***o, en su caso, se aplicase de manera provisional*** un acuerdo que regule de forma exhaustiva la prestación de servicios de transporte aéreo con el Reino Unido, en el que la Unión sea Parte.

4. El presente Reglamento dejará de aplicarse en la más temprana de las fechas siguientes:

- a) 30 de junio de 2021;
- b) la fecha en que entre en vigor o, en su caso, se aplique de manera provisional un acuerdo como el que se menciona en el apartado 3.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

Por el Consejo

El Presidente

El Presidente / La Presidenta
