

Bruxelas, 21 de dezembro de 2018
(OR. en)

15788/18

**Dossiê interinstitucional:
2018/0433 (COD)**

**AVIATION 175
PREP-BXT 65**

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	20 de dezembro de 2018
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2018) 893 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo às regras comuns que garantem a conectividade aérea fundamental no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2018) 893 final.

Anexo: COM(2018) 893 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 19.12.2018
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo às regras comuns que garantem a conectividade aérea fundamental no contexto
da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objetivos da proposta**

Em 29 de março de 2017, o Reino Unido comunicou a sua intenção de se retirar da União, de acordo com o disposto no artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Significa isto que, caso o acordo de saída¹ não seja ratificado, o direito primário e secundário da União deixará de ser aplicável ao Reino Unido a partir de 30 de março de 2019 («data de saída»). O Reino Unido passará então a ser um país terceiro.

O transporte aéreo internacional não pode realizar-se sem o consentimento expresso dos Estados envolvidos, o que constitui uma consequência da sua soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo acima do seu território. É costume os Estados organizarem o transporte aéreo entre si através de acordos bilaterais de serviços aéreos (ASA) que estabelecem os direitos específicos mutuamente concedidos e as condições do seu exercício. Os direitos de tráfego e os serviços diretamente relacionados com o seu exercício são expressamente excluídos do âmbito de aplicação do Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços².

No seio da União, a liberdade de as transportadoras aéreas dos Estados-Membros (transportadoras aéreas da União) prestarem serviços aéreos intra-UE decorre exclusivamente do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, que estabelece igualmente as regras de licenciamento das referidas transportadoras.

Na ausência de eventuais disposições contrárias num acordo de saída, os serviços aéreos entre o Reino Unido e os Estados-Membros deixariam de ser regidos pelo referido regulamento aquando da sua saída. Além disso, certas transportadoras aéreas, por serem titulares de uma licença de exploração emitida pelo Reino Unido, ou por estarem aí sedeadas, ou maioritariamente detidas ou efetivamente controladas pelo Reino Unido ou por nacionais seus, deixariam de reunir as condições previstas no referido regulamento para serem elegíveis enquanto transportadoras da União.

Decorre que, na ausência de eventuais disposições contrárias num acordo de saída, a partir de 30 de março de 2019, deixaria de haver base jurídica para a prestação de serviços aéreos entre o Reino Unido e os Estados-Membros por parte dessas transportadoras. As transportadoras em qualquer uma das situações acima descritas perderiam a sua licença de exploração da União e, consequentemente, não continuariam a usufruir do direito de prestar serviços aéreos no interior da União.

Os serviços de transporte aéreo diretos entre o Reino Unido e os Estados-Membros está quase inteiramente entregue às transportadoras aéreas do Reino Unido e da União. A perda, por parte dessas transportadoras aéreas, do seu direito de prestar serviços aéreos entre o Reino Unido e os Estados-Membros conduziria, por conseguinte, a graves perturbações. Muitas, se não todas, as rotas aéreas entre a União e o Reino Unido deixariam de ser servidas. Pelo contrário, as rotas no interior da União abandonadas pelas transportadoras do Reino Unido na sequência da sua saída passariam a ser inteiramente acessíveis para as transportadoras da União.

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² Anexo 1-B do Acordo de Marraquexe que institui a Organização Mundial do Comércio, celebrado em Marraquexe em 15 de abril de 1994.

Num cenário sem acordo, estima-se que as consequências para as respetivas economias sejam graves, como se descreve a seguir: o tempo e os custos da viagem aérea aumentariam significativamente na procura de rotas alternativas, assim como a pressão sobre a infraestrutura de transporte aéreo nessas rotas alternativas, enquanto a procura de transporte aéreo diminuiria. Em resultado disso, não só o setor dos transportes aéreos, mas também outros setores da economia que dependem grandemente dos transportes aéreos seriam afetados. Os obstáculos ao comércio resultantes impediriam a atividade comercial em mercados distantes e desviá-la-iam para outros mercados. A disrupção da conectividade dos transportes aéreos representaria a perda de um ativo estratégico para a União e os Estados-Membros.

Na sua comunicação «Preparação para a saída do Reino Unido da União Europeia em 30 de março de 2019: Plano de Ação de Contingência», de 13 de novembro de 2018³, a Comissão anunciou a sua intenção de propor medidas no sentido de assegurar que as transportadoras aéreas do Reino Unido sejam autorizadas a sobrevoar o território da União Europeia, efetuar paragens técnicas (por exemplo, reabastecer sem embarque/desembarque de passageiros), assim como aterrar na União Europeia e regressar ao Reino Unido. Essas medidas estarão sujeitas à condição de o Reino Unido aplicar medidas equivalentes às transportadoras aéreas da União Europeia.

A presente proposta tem, assim, o objetivo de estabelecer medidas provisórias para regular o transporte aéreo entre a União e o Reino Unido na sequência da saída deste último da União (artigo 1.º). Estas medidas destinam-se a manter a conectividade fundamental durante um curto período transitório (artigo 12.º).

Em primeiro lugar (artigo 3.º), o regulamento proposto prevê a concessão unilateral de direitos de tráfego de primeira, segunda, terceira e quarta liberdades às transportadoras aéreas do Reino Unido de forma a que estas possam continuar a sobrevoar e a efetuar paragens técnicas no território da União, assim como a explorar rotas diretas entre os respetivos territórios. Não é feita qualquer distinção entre as operações de passageiros e as de carga, ou entre os serviços regulares e não regulares. Em consonância com o objetivo do regulamento proposto de garantir a conectividade fundamental, a capacidade que as transportadoras aéreas do Reino Unido poderão oferecer encontra-se congelada a níveis pré-Brexit expressos em número de voos («frequências»). Nenhum dos mecanismos de flexibilidade operacional habituais (tais como acordos de cooperação comercial, locação de aeronaves, mudança de calibre ou concatenação de destinos) foi previsto para as transportadoras do Reino Unido prestarem serviços aéreos no quadro do regulamento.

Estando os direitos concedidos às transportadoras do Reino Unido sujeitos a um princípio de «reciprocidade», o regulamento proposto (artigo 4.º) estabelece um mecanismo para assegurar que os direitos usufruídos pelas transportadoras da União no Reino Unido permanecem equivalentes aos concedidos às transportadoras do Reino Unido ao abrigo do regulamento proposto. Se tal não for o caso, a Comissão fica habilitada a adotar as medidas necessárias para corrigir a situação por meio de atos delegados, incluindo a limitação ou a retirada das licenças de exploração das transportadoras aéreas do Reino Unido. A avaliação do nível de equivalência e a adoção das medidas corretivas pela Comissão não estão exclusivamente ligadas a uma estrita correspondência formal entre as duas ordens jurídicas, isto porque ambos os mercados são marcadamente diferentes e a fim de evitar uma abordagem de mera cópia - que poderia, afinal, revelar-se contrária ao interesse da União.

Tal como a União procura alcançar em todos os seus acordos de serviços aéreos, o regulamento proposto, embora temporariamente procure assegurar a conectividade fundamental, estabelece um mecanismo flexível para assegurar que as transportadoras aéreas da União gozam de oportunidades

³ COM(2018) 880 final.

justas e equitativas de concorrência com as transportadoras do Reino Unido depois de este país já não se encontrar vinculado pelo direito da União. Para que haja condições de concorrência equitativas, o Reino Unido, mesmo depois da saída, tem de continuar a aplicar normas suficientemente rigorosas no domínio do transporte aéreo no que diz respeito a: concorrência leal, incluindo a regulação dos cartéis, o abuso de posição dominante e as fusões; proibição de subsídios governamentais injustificados; proteção dos trabalhadores; proteção do ambiente; segurança intrínseca e extrínseca. Além disso, deve garantir-se que as transportadoras da União não são discriminadas no Reino Unido, quer *de jure* quer *de facto*. O regulamento proposto encarrega assim a Comissão (artigo 5.º) da tarefa de monitorizar as condições de concorrência entre as transportadoras aéreas da União e do Reino Unido e habilita-a a adotar as medidas necessárias, através de atos delegados, a fim de assegurar que essas condições são sempre cumpridas.

Estão instituídos os procedimentos necessários para permitir aos Estados-Membros verificar se as transportadoras aéreas, as aeronaves e as tripulações que voam para os seus territórios ao abrigo do presente regulamento se encontram licenciadas ou certificadas pelo Reino Unido em conformidade com as normas de segurança internacionais reconhecidas, que toda a legislação nacional e da União pertinente é cumprida e que os direitos autorizados não são ultrapassados (artigos 6.º a 9.º).

Cuidou-se de incluir disposições específicas para lembrar que os Estados-Membros não podem negociar nem celebrar quaisquer acordos bilaterais de serviços aéreos com o Reino Unido respeitantes a matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e que não podem conceder às transportadoras do Reino Unido, relativamente ao transporte aéreo, quaisquer direitos que não os previstos no presente regulamento. (artigo 3.º). Não obstante, as respetivas autoridades competentes poderão, evidentemente, cooperar consoante o necessário para a boa execução do regulamento (artigo 10.º), a fim de que a gestão dos serviços aéreos padeça da menor perturbação possível, e de que esses serviços continuem a ser prestados sob a égide deste diploma após a saída do Reino Unido.

O Conselho Europeu (artigo 50.º) reiterou o seu apelo, em 13 de dezembro de 2018, para que o trabalho em matéria de preparação a todos os níveis para as consequências da saída do Reino Unido fosse intensificado, tendo em consideração todos os resultados possíveis. O presente ato faz parte de um pacote de medidas que a Comissão está a adotar em resposta a esse apelo.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

O regulamento proposto faz as vezes de uma *lex specialis* para resolver algumas das consequências provenientes do facto de o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 já não se aplicar ao transporte aéreo entre o Reino Unido e os restantes Estados-Membros a partir da saída do Reino Unido e na ausência de um acordo de saída. Os termos propostos limitam-se ao que é necessário neste contexto, a fim de evitar perturbações desproporcionadas, e destinam-se a ser aplicados apenas durante um período limitado. Esta proposta é, por conseguinte, plenamente coerente com a legislação em vigor, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

- **Coerência com outras políticas da União**

A presente proposta complementa o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 da União. Embora se tenha respeitado em certas áreas (por exemplo, a nível das licenças de exploração) a abordagem seguida pela União nos acordos de transporte aéreo com países terceiros, o propósito e o contexto específicos do presente regulamento, assim como a sua natureza unilateral, requerem necessariamente uma abordagem mais restritiva na concessão de direitos, assim como disposições específicas destinadas a preservar a igualdade desses direitos e condições de concorrência equitativas.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica é o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

O ato proposto complementaria o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 da União, pelo que a conectividade fundamental se encontra assegurada apesar do facto de esse regulamento deixar de ser aplicado a respeito das operações de transporte em causa. Tal conectividade seria assegurada de forma equitativa relativamente ao tráfego de e para todos os pontos da União, o que evita as distorções no mercado interno. Afigura-se, pois, indispensável, tomar medidas a nível da União, e o resultado não pode ser alcançado através de uma ação ao nível dos Estados-Membros. .

- **Proporcionalidade**

O regulamento proposto é considerado proporcionado, pois é capaz de evitar perturbações desproporcionadas de uma forma que também assegure a igualdade de condições de concorrência para as transportadoras da União e não vai além do necessário para atingir esse objetivo. Trata-se do caso, em particular, das condições em que os direitos pertinentes são conferidos, que dizem nomeadamente respeito à necessidade de serem conferidos direitos equivalentes pelo Reino Unido e a uma concorrência justa, assim como à limitação temporal do regime.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que o ato rege questões estreitamente relacionadas com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e se destina, como esse regulamento, a assegurar condições de concorrência plenamente harmonizadas, deve assumir a forma de um regulamento. Tal forma responde igualmente da melhor maneira à urgência da situação/contexto, uma vez que o tempo disponível antes da saída (sem a celebração de um acordo de saída) é demasiado curto para permitir a transposição das disposições incluídas numa diretiva.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação em vigor**

Não é aplicável devido à natureza excecional, temporária e pontual do acontecimento que motiva a proposta, que não está relacionado com os objetivos da legislação em vigor.

- **Consulta das partes interessadas**

Os desafios decorrentes da saída do Reino Unido da UE e as soluções possíveis foram levantadas por várias partes interessadas do setor aeronáutico e por representantes dos Estados-Membros.

Um tema comum nos pontos de vista apresentados foi a necessidade de uma intervenção regulamentar para manter um certo grau de conectividade aérea. No que se refere aos direitos de tráfego, as partes interessadas não podem tomar as suas próprias medidas de contingência para atenuar o impacto adverso da possível ausência de um acordo de saída. Pelo menos seis transportadoras aéreas e grupos de transportadoras aéreas e representantes de aeroportos [sobretudo

através do Conselho Internacional dos Aeroportos (Europa)] expressaram a opinião de que deverá ser mantido o *status quo* com as transportadoras aéreas do Reino Unido, mantendo o mesmo nível de acesso ao mercado que existia antes da saída. Todavia, outras partes interessadas (principalmente representantes das transportadoras aéreas da UE-27), ao contrário, sublinharam que o *status quo* não deve ser mantido na ausência de um alinhamento regulamentar completo, a fim de garantir condições de concorrência equitativas no mercado. Em 12 de junho de 2018, a Comissão organizou uma sessão de trabalho UE-27 dedicada à preparação, durante a qual os peritos da aviação civil dos Estados-Membros sublinharam, nomeadamente, a necessidade de adotar medidas de contingência a nível da UE de molde a assegurar a conectividade fundamental entre a UE-27 e o Reino Unido em caso de ausência de um acordo de saída.

Estas observações foram tidas em devida conta na preparação da proposta.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Várias formas de avaliação das consequências da saída do Reino Unido para o setor do transporte aéreo foram partilhadas com a Comissão por partes interessadas pertinentes. Essas avaliações permitem concluir que a ausência de tráfego aéreo entre a UE-27 e o Reino Unido causaria disrupções significativas na UE-27. A conectividade aérea desempenha um papel crucial para a economia em geral. Mais do que facilitar a mobilidade, a aviação é um potente motor do comércio, do crescimento e do emprego. O contributo direto da aviação para o PIB da UE é de 110 mil milhões de euros, enquanto o seu impacto global, incluindo o turismo, atinge 510 mil milhões de euros, um valor muito elevado devido ao efeito multiplicador⁴. No total, os passageiros que viajam entre a UE-27 e o Reino Unido representaram 16 % do total do tráfego interno da UE em 2016, embora esta percentagem varie significativamente consoante os Estados-Membros e possa até ser superior a 25 %. Além disso, em 2017, 19,3 % dos transportes aéreos no interior da UE foram efetuados por transportadoras aéreas licenciadas no Reino Unido, enquanto 44,7 % do tráfego entre a UE-27 e o Reino Unido foram efetuados por transportadoras aéreas licenciadas na UE-27. Existem opções de transporte alternativas, nomeadamente por via férrea ou marítima, mas apenas para um pequeno número de países, como a Bélgica, a França e a Irlanda. Para outros países que se encontram mais distantes, do Leste e do Sul da União, os tempos de viagem por via terrestre tornam a viagem aérea imprescindível. Por conseguinte, o impacto negativo significativo da perda total de conectividade aérea para a economia da UE-27 e para os seus cidadãos tem de ser atenuado.

- **Avaliação de impacto**

Não é necessária uma avaliação de impacto, devido à natureza excecional da situação e às necessidades limitadas do período durante o qual é aplicada a mudança de estatuto do Reino Unido. Não existem outras opções políticas material e juridicamente diferentes disponíveis além daquela proposta.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações na proteção dos direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não aplicável.

⁴ Steer Davies Gleave – Estudo sobre as condições laborais no setor dos transportes aéreos e dos aeroportos: relatório final, 2015.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Não aplicável.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo às regras comuns que garantem a conectividade aérea fundamental no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁶,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 29 de março de 2017, o Reino Unido comunicou a sua intenção de se retirar da União, de acordo com o disposto no artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Os Tratados deixarão de ser aplicáveis ao Reino Unido a partir da data de entrada em vigor de um acordo de saída ou, na falta deste, dois anos após a notificação, ou seja, 30 de março de 2019, a menos que o Conselho Europeu, de comum acordo com o Reino Unido, decida prorrogar esse prazo por unanimidade.
- (2) O Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷ define as condições para a concessão de licenças de exploração da União às transportadoras aéreas e estabelece a liberdade de prestação de serviços aéreos no interior da UE.
- (3) Na ausência de disposições especiais, a saída do Reino Unido da União provocaria a cessação de todos os direitos e obrigações decorrentes do direito da União em matéria de

⁵ JO C de , p. .

⁶ JO C de [...], p. .

⁷ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação) (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

acesso ao mercado, estabelecidos pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008, no que respeita à relação entre o Reino Unido e os restantes 27 Estados-Membros.

- (4) Por conseguinte, afigura-se necessário estabelecer um conjunto temporário de medidas que permitam às transportadoras licenciadas no Reino Unido a prestação de serviços de transporte aéreo entre este território e os restantes 27 Estados-Membros. Por forma a assegurar um equilíbrio adequado entre o Reino Unido e os restantes Estados-Membros, os direitos assim concedidos devem estar subordinados à concessão de direitos equivalentes pelo Reino Unido às transportadoras licenciadas na União Europeia e estar sujeitos a certas condições que garantam uma concorrência leal.
- (5) A fim de refletir o seu caráter temporário, a aplicação do presente regulamento deve ser limitada a um curto lapso de tempo, sem prejuízo da eventual negociação e entrada em vigor de um futuro acordo que abranja a prestação de serviços aéreos entre a União e o Reino Unido.
- (6) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, devem ser conferidas competências de execução à Comissão no que diz respeito à adoção de medidas para garantir um grau equitativo de reciprocidade entre os direitos concedidos unilateralmente pela União e pelo Reino Unido às respetivas transportadoras aéreas e para assegurar que as transportadoras da União podem competir com as transportadoras do Reino Unido em condições equitativas na prestação de serviços aéreos. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸.
- (7) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente estabelecer medidas provisórias de regulação dos transportes aéreos entre a União e o Reino Unido em caso de ausência de um acordo de saída, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, mas, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, podem ser mais bem alcançados ao nível da União, esta pode tomar medidas em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (8) As disposições do presente regulamento devem entrar em vigor com urgência e devem ser aplicáveis, em princípio, a partir do dia seguinte àquele em que os Tratados deixam de ser aplicáveis ao e no Reino Unido, exceto se à data tiver entrado em vigor um acordo de saída celebrado com o Reino Unido. Contudo, por forma a permitir que os procedimentos administrativos necessários possam ser realizados o mais cedo possível, determinadas disposições devem ser aplicadas a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento,

⁸ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece um conjunto temporário de medidas de regulação do transporte aéreo entre a União e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte («Reino Unido»), na sequência da sua saída da União.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Transporte aéreo», o transporte de passageiros, de bagagem, de carga e de correio em aeronaves, separadamente ou em combinação, proposto ao público a título oneroso ou em execução de um contrato de fretamento, incluindo serviços aéreos regulares e não regulares;
2. «Transporte aéreo internacional», um transporte aéreo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de dois ou mais Estados;
3. «Transportadora aérea da União», uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por uma autoridade de licenciamento competente em conformidade com o capítulo II do Regulamento (CE) n.º 1008/2008;
4. «Transportadora aérea do Reino Unido», uma transportadora aérea que:
 - (a) Tenha a sua sede no Reino Unido; e
 - (b) Preencha uma das duas condições seguintes:
 - i) mais de 50 % da empresa pertence e é efetivamente controlada pelo Reino Unido e/ou nacionais do Reino Unido, direta ou indiretamente através de uma ou várias empresas intermediárias; ou
 - ii) mais de 50 % da empresa pertence e é efetivamente controlada por Estados-Membros da União e/ou outros Estados-Membros do Espaço Económico Europeu e/ou por nacionais desses Estados, seja em que combinação for, quer sozinhos, quer em conjunto com o Reino Unido e/ou nacionais do Reino Unido, direta ou indiretamente através de uma ou várias empresas intermediárias;
 - (c) No caso referido na alínea b), subalínea ii), que seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 no dia anterior ao primeiro dia da aplicação do presente regulamento a que se refere o artigo 12.º, n.º 2;

5. «Controlo efetivo», uma relação constituída por direitos, contratos ou quaisquer outros meios que, individual ou conjuntamente, e tendo em conta as circunstâncias de facto ou de direito envolvidas, conferem a possibilidade de exercer, direta ou indiretamente, uma influência determinante sobre uma empresa, em especial mediante:
- (a) O direito de usufruto sobre a totalidade ou parte dos ativos da empresa;
 - (b) Direitos ou contratos que confiram uma influência determinante sobre a composição, as votações ou as decisões dos órgãos da empresa, ou que de outra forma confiram uma influência determinante sobre a gestão da empresa;
6. «Direito da concorrência», o direito reportável à conduta seguinte, sempre que possa afetar os serviços de transporte aéreo:
- (a) Conduta que consista em:
 - i) acordos entre transportadoras aéreas, decisões de associações de transportadoras aéreas e práticas concertadas que tenham por objetivo ou efeito a prevenção, restrição ou distorção da concorrência;
 - ii) abusos por parte de uma ou mais transportadoras aéreas de uma posição dominante;
 - iii) medidas tomadas ou mantidas em vigor pelo Reino Unido no caso de empresas públicas e de empresas às quais o Reino Unido conceda direitos especiais ou exclusivos e que sejam contrárias às subalíneas i) ou ii); e
 - (b) Concentrações entre transportadoras aéreas que entravem significativamente uma concorrência efetiva, designadamente em resultado da criação ou do reforço de uma posição dominante.
7. «Subsídio», qualquer contribuição financeira concedida a uma transportadora aérea ou a um aeroporto pelo Governo ou por qualquer outro organismo público a qualquer nível, conferindo um benefício, e incluindo:
- (a) A transferência direta de fundos, nomeadamente, subvenções, empréstimos ou entradas de capital, a potencial transferência direta de fundos, a aceitação de passivos, designadamente garantias de empréstimo, injeções de capital, participação no capital, proteção contra a falência ou seguros;
 - (b) A renúncia ou a não cobrança de receitas normalmente devidas;
 - (c) A prestação de bens ou serviços que não sejam infraestruturas de carácter geral, ou a aquisição de bens ou serviços; ou
 - (d) A execução de pagamentos a um mecanismo de financiamento ou atribuição do exercício de funções dos poderes públicos e instruções nesse sentido a um organismo privado para o exercício de uma ou mais funções, como descritas nas alíneas a), b) e c), que normalmente incumbiriam ao Governo ou a outro organismo público, e a prática seguida não se distingue verdadeiramente das práticas normalmente adotadas pelos Governos

Se um Governo ou organismo público conceder uma contribuição financeira em igualdade de circunstâncias com um operador privado, apenas motivado por perspectivas de rentabilidade, que tiver concedido o mesmo tipo de contribuição financeira, daí não adviria qualquer benefício indevido;

8. «Autoridade independente para a concorrência», uma autoridade responsável pela aplicação e execução do direito da concorrência, assim como pelo controlo dos subsídios e que preencha todas as seguintes condições:
 - (a) A autoridade é operacionalmente independente e está adequadamente equipada com os recursos necessários à execução das suas funções;
 - (b) Ao desempenhar as suas funções e no exercício das suas competências, a autoridade tem as garantias necessárias de independência de influências políticas ou outras influências externas e atua com imparcialidade; e
 - (c) As decisões da autoridade estão sujeitas a controlo judicial;
9. «Discriminação», a diferenciação seja de que tipo for, sem justificação objetiva, a respeito da prestação de bens ou serviços, incluindo serviços públicos, empregues para a prestação de serviços de transporte aéreo, ou a respeito do seu tratamento pelas autoridades públicas relevantes para tais serviços;
10. «Serviço de transporte aéreo regular», uma série de voos, todos eles com as seguintes características:
 - (a) Em cada voo, existem lugares e/ou capacidade para transporte de carga e/ou de correio disponíveis para compra individual pelo público (quer diretamente à transportadora aérea, quer aos seus agentes autorizados);
 - (b) Os voos são operados de modo a assegurarem o tráfego entre os mesmos dois ou mais aeroportos:
 - i) segundo um horário publicado, ou
 - ii) com uma regularidade ou frequência tais que constituam uma série reconhecidamente sistemática;
11. «Serviço de transporte aéreo não regular», um serviço de transporte aéreo comercial realizado que não enquanto serviço de transporte aéreo regular;
12. «Território da União», o território terrestre, as águas interiores e o mar territorial dos Estados-Membros, em que são aplicáveis o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nas condições neles previstas, assim como o espaço aéreo sobrejacente;
13. «Território do Reino Unido», o território terrestre, as águas interiores e o mar territorial do Reino Unido e o espaço aéreo sobrejacente;
14. «Convenção», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago a 7 de dezembro de 1944.

Artigo 3.º

Direitos de tráfego

1. As transportadoras aéreas do Reino Unido podem, nas condições previstas no presente regulamento:
 - (a) Sobrevoar o território da União sem aterrar;
 - (b) Fazer escala no território da União para fins não comerciais, na aceção da Convenção;
 - (c) Efetuar serviços regulares e não regulares de transporte aéreo internacional de passageiros, combinados de passageiros e de carga e inteiramente de carga entre qualquer par de destinos, sendo um deles situado no território do Reino Unido e o outro situado no território da União;
2. Sob reserva do disposto nos artigos 4.º e 5.º, na prestação de serviços de transporte aéreo regular nos termos do presente regulamento, a capacidade sazonal total a fornecer pelas transportadoras aéreas do Reino Unido para as rotas entre o Reino Unido e cada um dos Estados-Membros não pode exceder o número total de frequências exploradas por essas transportadoras nessas rotas durante, respetivamente, as épocas de inverno e de verão da IATA do ano de 2018.
3. Os Estados-Membros não devem negociar nem celebrar quaisquer acordos bilaterais com o Reino Unido sobre matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento. Não podem conceder às transportadoras aéreas do Reino Unido, em matéria de transporte aéreo, quaisquer outros direitos para além dos concedidos pelo presente regulamento.

Artigo 4.º

Equivalência de direitos

1. A Comissão controlará os direitos concedidos pelo Reino Unido às transportadoras aéreas da União e as condições do seu exercício.
2. Ao determinar que os direitos concedidos pelo Reino Unido às transportadoras aéreas da União não são, *de jure* ou *de facto*, equivalentes aos concedidos às transportadoras aéreas do Reino Unido ao abrigo do presente regulamento, ou que esses direitos não se encontram igualmente disponíveis para todas as transportadoras da União, a Comissão pode, de molde a restabelecer a equivalência, por meio de atos de execução adotados em conformidade com o procedimento referido no artigo 25.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008:
 - (a) Ajustar a capacidade disponibilizada às transportadoras aéreas do Reino Unido dentro dos limites fixados no artigo 3.º, n.º 2, requerendo que os Estados-Membros adaptem as licenças de exploração das transportadoras aéreas do Reino Unido, quer existentes quer novas, em conformidade;
 - (b) Exigir que os Estados-Membros recusem, suspendam ou revoguem as referidas licenças de exploração; ou

- (c) Adotar quaisquer outras medidas adequadas.

Artigo 5.º

Concorrência leal

1. A Comissão deve monitorizar as condições em que as transportadoras aéreas da União e os aeroportos da União concorrem com as transportadoras aéreas do Reino Unido e com os aeroportos do Reino Unido na prestação dos serviços de transporte aéreo abrangidos pelo presente regulamento.
2. Ao determinar que, em resultado de qualquer das situações referidas no n.º 3, essas condições são consideravelmente menos favoráveis do que as condições de que beneficiam as transportadoras aéreas do Reino Unido, a Comissão pode, para remediar a situação, por meio de atos de execução adotados em conformidade com o procedimento referido no artigo 25.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008:
 - (a) Ajustar a capacidade disponibilizada às transportadoras aéreas do Reino Unido dentro dos limites fixados no artigo 3.º, n.º 2, requerendo que os Estados-Membros adaptem as licenças de exploração das transportadoras aéreas do Reino Unido, quer existentes quer novas, em conformidade;
 - (b) Exigir que os Estados-Membros recusem, suspendam ou revoguem as referidas licenças de exploração relativamente a algumas ou a todas as transportadoras aéreas do Reino Unido; ou
 - (c) Adotar quaisquer outras medidas adequadas.
3. Os atos de execução a que se refere o n.º 2 podem ser adotados para remediar as seguintes situações:
 - (a) Concessão de subsídios pelo Reino Unido;
 - (b) Não observância, por parte do Reino Unido, do requisito de dispor ou de aplicar efetivamente o direito da concorrência;
 - (c) Não observância, por parte do Reino Unido, do requisito da instituição ou manutenção de uma autoridade independente para a concorrência;
 - (d) Aplicação, por parte do Reino Unido, de normas relativas à proteção dos trabalhadores, à segurança ou ao ambiente, inferiores às estabelecidas no direito da União ou, na ausência de disposições pertinentes no direito da União, inferiores às aplicadas por todos os Estados-Membros ou, em qualquer caso, inferiores às normas internacionais pertinentes;
 - (e) Qualquer forma de discriminação contra as transportadoras aéreas da União.
4. Para efeitos do n.º 1, a Comissão pode solicitar informações às autoridades competentes do Reino Unido, às transportadoras aéreas daquele país, ou aos respetivos aeroportos. Sempre que essas autoridades, transportadoras ou aeroportos não prestem as informações

solicitadas no prazo razoável fixado pela Comissão, ou as informações estejam incompletas, a Comissão pode proceder em conformidade com o n.º 2.

Artigo 6.º

Licença de exploração

1. Sem prejuízo da legislação nacional e da União em matéria de segurança da aviação, a fim de exercer os direitos que lhes são conferidos ao abrigo do artigo 3.º, as transportadoras aéreas do Reino Unido são obrigadas a obter uma licença de exploração de cada Estado-Membro no qual pretendam operar.
2. Ao receber um pedido de licença de exploração introduzido por uma transportadora aérea do Reino Unido, o Estado-Membro em causa concede a licença de exploração adequada sem demora injustificada, desde que:
 - (a) A transportadora aérea requerente do Reino Unido for titular de uma licença de exploração válida em conformidade com a legislação do Reino Unido; e
 - (b) Seja exercido e mantido pelo Reino Unido um controlo regulamentar efetivo sobre a transportadora aérea requerente do Reino Unido, estando a autoridade competente responsável claramente identificada e sendo a transportadora aérea do Reino Unido titular de um certificado de operador aéreo emitido por essa autoridade.
3. Sem prejuízo da necessidade de prever tempo suficiente para a realização das avaliações necessárias, as transportadoras aéreas do Reino Unido têm o direito de introduzir os seus pedidos de licenças de exploração a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento. Os Estados-Membros têm competência para aprovar esses pedidos a partir dessa data, desde que as devidas condições sejam cumpridas. Contudo, quaisquer licenças assim concedidas só produzem efeitos a partir do primeiro dia da aplicação efetiva do presente regulamento, tal como se refere no artigo 12.º, n.º 2.

Artigo 7.º

Planos operacionais, programas e horários

1. As transportadoras aéreas do Reino Unido devem apresentar os planos operacionais, os programas e os horários relativos aos serviços aéreos às autoridades competentes de cada Estado-Membro em causa, para sua aprovação. Tal apresentação deve ter lugar pelo menos 30 dias antes do início das operações.
2. Sob reserva do disposto no artigo 6.º, os planos operacionais, programas e horários da IATA para a época em curso no primeiro dia da aplicação efetiva do presente regulamento, tal como se refere no artigo 12.º, n.º 2, e os correspondentes à primeira época subsequente podem ser apresentados e aprovados antes dessa data.

Artigo 8.º

Recusa, revogação, suspensão e limitação das licenças

1. Os Estados-Membros devem recusar ou, consoante os casos, revogar ou suspender a licença de exploração de uma transportadora aérea do Reino Unido sempre que:
 - (a) A transportadora aérea não puder ser considerada uma transportadora aérea do Reino Unido ao abrigo do presente regulamento; ou
 - (b) Não estiverem preenchidas as condições previstas no artigo 6.º, n.º 2.
2. Os Estados-Membros devem recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições à licença de exploração de uma transportadora aérea do Reino Unido, ou limitar ou impor condições às suas operações em qualquer das seguintes circunstâncias:
 - (a) Os requisitos de segurança intrínseca e segurança extrínseca aplicáveis não sejam cumpridos;
 - (b) Os requisitos aplicáveis relativos à entrada, permanência, ou à partida de uma aeronave afeta ao transporte aéreo do território do Estado-Membro em causa não sejam cumpridos;
 - (c) Os requisitos aplicáveis relativos à entrada, permanência, ou à partida de passageiros, tripulação, bagagem, carga e/ou correio transportados nas aeronaves (incluindo a regulamentação relativa à entrada, credenciação, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário ou, no caso do correio, a regulamentação no domínio postal) do território do Estado-Membro em causa não sejam cumpridos;
3. Os Estados-Membros devem recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições às licenças de exploração das transportadoras aéreas do Reino Unido, ou limitar ou impor condições às suas operações, sempre que a isso forem obrigados pela Comissão em conformidade com o disposto nos artigos 4.º ou 5.º.
4. Os Estados-Membros informam a Comissão e os restantes Estados-Membros de quaisquer decisões de recusar ou revogar a licença de exploração de uma transportadora aérea do Reino Unido nos termos dos n.ºs 1 e 2.

Artigo 9.º

Certificados e licenças

Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidos ou validados pelo Reino Unido e ainda em vigor devem ser reconhecidos como válidos pelos Estados-Membros para fins de exploração de serviços de transporte aéreo pelas transportadoras aéreas do Reino Unido ao abrigo do presente regulamento, desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou validados nos termos e em conformidade com, pelo menos, as normas internacionais pertinentes estabelecidas por força da Convenção.

Artigo 10.º

Consulta e cooperação

1. As autoridades competentes dos Estados-Membros consultam e cooperam com as autoridades competentes do Reino Unido na medida do necessário para assegurar a aplicação do presente regulamento.
2. Os Estados-Membros devem, mediante pedido, prestar à Comissão, sem demora injustificada, quaisquer informações obtidas nos termos do n.º 1, ou outras informações pertinentes para a aplicação dos artigos 4.º e 5.º do presente regulamento.

Artigo 11.º

Comitologia

A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 25.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

Artigo 12.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O presente regulamento é aplicável a partir do dia seguinte à data em que o direito da União deixa de ser aplicável ao Reino Unido nos termos do artigo 50.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia.

Todavia, os artigos 6.º, n.º 3, e 7.º, n.º 2, são aplicáveis a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.
3. O presente regulamento não se aplica se tiver entrado em vigor até à data referida no primeiro parágrafo do n.º 2 um acordo de saída celebrado com o Reino Unido, nos termos do artigo 50.º, n.º 2, do Tratado da União Europeia.
4. O presente regulamento deixa de ser aplicável a partir da primeira das duas datas seguintes:
 - (a) A data de entrada em vigor ou, consoante o caso, de aplicação provisória, de um acordo entre a União e o Reino Unido a regular a prestação de serviços de transporte aéreo entre estes territórios; ou
 - (b) 30 de março de 2020.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente