

Bruxelles, 21 decembrie 2018
(OR. en)

15788/18

**Dosar interinstituțional:
2018/0433 (COD)**

**AVIATION 175
PREP-BXT 65**

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	20 decembrie 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 893 final
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune care asigură conectivitatea aeriană de bază în ceea ce privește retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniune

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 893 final.

Anexă: COM(2018) 893 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.12.2018
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind normele comune care asigură conectivitatea aeriană de bază în ceea ce privește
retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniune**

(text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

La 29 martie 2017, Regatul Unit a depus o notificare cu privire la intenția sa de a se retrage din Uniune în temeiul articolului 50 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Acest lucru înseamnă că, dacă Acordul de retragere¹ nu este ratificat, dreptul primar și cel secundar al Uniunii vor înceta să se aplice Regatului Unit începând cu 30 martie 2019 („data retragerii”). Începând de la acea dată, Regatul Unit va deveni țară terță.

Transportul aerian internațional nu poate fi efectuat fără acordul explicit al statelor implicate; aceasta este o consecință a suveranității lor depline și exclusive asupra spațiului aerian de deasupra teritoriului lor. Prin tradiție, statele organizează transportul aerian între ele prin intermediul unor acorduri bilaterale privind serviciile aeriene (ASA - *Air Services Agreements*), care stipulează drepturile specifice acordate reciproc și condițiile în care acestea pot fi exercitate. Drepturile de trafic și serviciile direct legate de exercitarea acestora sunt excluse în mod expres din domeniul de aplicare al Acordului General privind Comerțul cu Servicii².

În cadrul Uniunii, libertatea transportatorilor aerieni ai statelor membre (transportatori aerieni ai Uniunii) de a furniza servicii aeriene în interiorul UE provine exclusiv din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, care prevede și normele pentru autorizarea transportatorilor respectivi.

În absența unor prevederi contrare într-un acord de retragere, serviciile aeriene dintre Regatul Unit și statele membre ar înceta să fie guvernate de regulamentul respectiv odată cu retragerea. Mai mult, din cauza faptului că dețin o licență de operare emisă de Regatul Unit, sau că sediul principal al activității lor se află în Regatul Unit, sau că sunt deținuți majoritar sau controlați efectiv de Regatul Unit sau cetățeni britanici, anumiți transportatori aerieni nu ar mai îndeplini condițiile prevăzute în respectivul regulament pentru a se califica drept transportatori ai Uniunii.

Acest lucru înseamnă că, în absența unor prevederi contrare în acordul de retragere, începând cu 30 martie 2019, nu ar mai exista niciun temei juridic pentru furnizarea de servicii aeriene dintre Regatul Unit și statele membre de către transportatorii respectivi. Transportatorii aflați în oricare dintre situațiile descrise mai sus și-ar pierde licența de operare în Uniune și, prin urmare, nu ar mai beneficia de dreptul de a furniza servicii aeriene în interiorul Uniunii.

Serviciile de transport aerian direct între Regatul Unit și statele membre sunt aproape în întregime controlate de transportatorii aerieni din Regatul Unit și din Uniune. Prin urmare, pierderea de către transportatorii aerieni respectivi a dreptului de a furniza servicii aeriene între Regatul Unit și statele membre ar duce la perturbări grave. Majoritatea rutelor aeriene dintre Uniune și Regatul Unit - dacă nu chiar toate - ar înceta să fie deservite. În schimb, rutele din interiorul Uniunii care nu mai sunt deservite de transportatori din Regatul Unit în urma retragerii ar rămâne pe deplin accesibile transportatorilor din Uniune.

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

² Anexa 1B la Acordul de la Marrakesh privind constituirea Organizației Mondiale a Comerțului, încheiat la Marrakesh la 15 aprilie 1994.

În cazul în care nu se încheie un acord, se preconizează consecințe grave pentru economiile respective, astfel cum este descris mai jos: timpul de deplasare aeriană și costurile ar crește în mod semnificativ în timp ce se caută rute alternative, exercitând astfel presiune asupra infrastructurii de transport aerian în cadrul rutelor alternative respective, iar cererea de transport aerian ar scădea. Ca urmare, ar fi afectat nu doar sectorul transportului aerian, ci și alte sectoare ale economiei care depind în mare măsură de transportul aerian. Barierele în calea comerțului care ar rezulta ar complica situația întreprinderilor pe piețele îndepărtate, precum și (re)locarea de întreprinderi. Perturbarea conectivității în domeniul transportului aerian ar reprezenta pierderea unui activ strategic pentru Uniune și pentru statele membre.

În Comunicarea sa intitulată „Pregătiri pentru retragerea Regatului Unit din Uniunea Europeană la 30 martie 2019: un plan de contingență” din 13 noiembrie 2018³, Comisia și-a anunțat intenția de a propune măsuri prin care să se asigure că transportatorilor aerieni din Regatul Unit li se permite să zboare pe teritoriul Uniunii Europene, să facă escale tehnice (de exemplu, realimentare fără îmbarcare/debarcare de pasageri), precum și să aterizeze pe teritoriul Uniunii Europene și să zboare înapoi spre Regatul Unit. Aceste măsuri ar fi condiționate de aplicarea de către Regatul Unit a unor măsuri echivalente transportatorilor aerieni din Uniunea Europeană.

Prin urmare, prezenta propunere are obiectivul de a stabili măsuri provizorii pentru a reglementa transportul aerian dintre Uniune și Regatul Unit, ca urmare a retragerii acestei țări din Uniune (articolul 1). Aceste măsuri sunt menite să mențină conectivitatea de bază pentru o perioadă de tranziție scurtă (articolul 12).

În primul rând (articolul 3), regulamentul propus prevede acordarea unilaterală a drepturilor de trafic aferente primei, celei de-a doua, celei de-a treia și celei de-a patra libertăți către transportatorii aerieni din Regatul Unit, astfel încât aceștia să poată continua să survoleze și să facă escale tehnice pe teritoriul Uniunii, precum și să deservească rute directe între teritoriile respective. Nu se face nicio distincție între operațiunile de transport de pasageri și cele de mărfuri sau între serviciile regulate și cele neregulate. În conformitate cu obiectivul propunerii de regulament de asigurare a conectivității de bază, capacitatea pe care transportatorii aerieni din Regatul Unit vor putea să o ofere este înghețată la nivelurile anterioare Brexitului, exprimată în număr de zboruri („frecvențe”). Niciuna dintre măsurile obișnuite de flexibilitate operațională [cum ar fi acordurile de cooperare comercială, leasingul de aeronave, schimbarea aeronavei („change of gauge”) sau coterminlizarea] nu a fost prevăzută pentru ca transportatorii din Regatul Unit să presteze servicii aeriene în temeiul regulamentului.

Dat fiind că drepturile acordate transportatorilor din Regatul Unit fac obiectul unui principiu de „reciprocitate”, regulamentul propus (articolul 4) prevede un mecanism prin care se asigură faptul că drepturile de care beneficiază transportatorii din Uniune în Regatul Unit rămân echivalente cu cele de care beneficiază transportatorii din Regatul Unit în temeiul regulamentului propus. În caz contrar, Comisia este împuternicită să adopte măsurile necesare pentru a remedia situația prin intermediul unor acte de punere în aplicare, inclusiv prin limitarea sau retragerea autorizațiilor de operare acordate transportatorilor aerieni din Regatul Unit. Evaluarea nivelului de echivalență și adoptarea de măsuri corective de către Comisie nu sunt legate exclusiv de o corespondență strictă și formală între cele două sisteme juridice; acest lucru se datorează diferențelor semnificative dintre piețele respective și dorinței de a se evita copierea normelor fără nicio o adaptare, ceea ce ar putea, în cele din urmă, să fie în contradicție cu interesul Uniunii.

³ COM(2018) 880 final.

La fel cum Uniunea se străduiește să realizeze acest lucru în cazul tuturor acordurilor sale privind serviciile aeriene, regulamentul propus, deși are scopul de a asigura temporar conectivitatea de bază, stabilește un mecanism flexibil pentru a se asigura că transportatorii aerieni din Uniune au șanse echitabile și egale de a concura cu transportatorii din Regatul Unit după ce Regatul Unit nu se va mai afla sub incidența dreptului Uniunii. Potrivit condițiilor de concurență echitabile, chiar și după retragere, Regatul Unit trebuie să continue să aplice standarde suficient de înalte în domeniul transportului aerian în ceea ce privește: concurența loială, inclusiv reglementarea cartelurilor, a abuzului de poziție dominantă și a fuziunilor; interzicerea subvențiilor guvernamentale nejustificate; protecția lucrătorilor; protecția mediului; siguranța și securitatea. În plus, trebuie să se asigure faptul că transportatorii din Uniune nu sunt discriminați în Regatul Unit, *de iure* sau *de facto*. Prin urmare, regulamentul propus atribuie Comisiei (articolul 5) sarcina de a monitoriza condițiile de concurență dintre transportatorii aerieni din Uniune și din Regatul Unit și îi conferă Comisiei competența de a adopta măsurile necesare, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, pentru a se asigura că aceste condiții rămân îndeplinite în orice moment.

Sunt stabilite procedurile necesare pentru a permite statelor membre să verifice dacă transportatorii aerieni, aeronavele și echipajele care efectuează zboruri pe teritoriul lor în temeiul prezentului regulament sunt autorizate sau certificate de Regatul Unit în conformitate cu standardele de siguranță recunoscute la nivel internațional, dacă sunt respectate toate actele legislative relevante la nivel național și la nivelul Uniunii și dacă drepturile permise nu sunt depășite (articolele 6-9).

Se prevede în mod explicit faptul că statele membre nu au permisiunea să negocieze și nici să încheie acorduri bilaterale privind serviciile aeriene cu Regatul Unit în ceea ce privește aspectele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și că nu au permisiunea să acorde în niciun fel transportatorilor din Regatul Unit, în ceea ce privește transportul aerian, alte drepturi decât cele acordate în temeiul prezentului regulament (articolul 3). Cu toate acestea, autoritățile competente respective vor putea să coopereze, în măsura în care este necesar pentru buna punere în aplicare a regulamentului (articolul 10), astfel încât să nu existe decât o perturbare minimă a gestionării serviciilor aeriene, care vor fi furnizate în continuare sub în temeiul prezentului regulament, după retragerea Regatului Unit.

La 13 decembrie 2018, Consiliul European (articolul 50) a solicitat din nou intensificarea activităților de pregătire la toate nivelurile pentru gestionarea consecințelor retragerii Regatului Unit, luând în considerare toate rezultatele posibile. Prezentul act face parte dintr-un pachet de măsuri pe care Comisia îl adoptă ca răspuns la această solicitare.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Prezenta propunere de regulament este menită a fi o *lex specialis* care ar aborda unele dintre consecințele care decurg din faptul că Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 nu se va mai aplica transportului aerian între Regatul Unit și celelalte state membre, începând cu retragerea Regatului Unit și în absența unui acord de retragere. Termenii propuși se limitează la ceea ce este necesar în acest sens, astfel încât să se evite perturbările disproporționate. Intenția este ca acești termeni să se aplice numai pentru o perioadă limitată de timp. Prin urmare, prezenta propunere este pe deplin coerentă cu legislația existentă, în special cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta propunere completează Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Uniunii. Deși abordarea urmată în acordurile privind transportul aerian ale Uniunii cu țări terțe a fost respectată în anumite domenii (de exemplu, autorizațiile de operare), scopul și contextul specific ale prezentului regulament, precum și caracterul său unilateral impun o abordare mai restrictivă a acordării drepturilor, precum și dispoziții specifice menite să păstreze egalitatea în drepturi și condiții de concurență echitabile.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic este articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

- **Subsidiaritatea (pentru competență neexclusivă)**

Actul propus ar completa Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Uniunii, astfel încât să se asigure conectivitatea de bază, în pofida faptului că regulamentul respectiv nu se mai aplică în ceea ce privește operațiunile de transport în cauză. O astfel de conectivitate ar fi asigurată în mod egal pentru traficul către și din toate punctele din Uniune, ceea ce evită distorsiunile pe piața internă. Prin urmare, acțiunea este indispensabilă la nivelul Uniunii, iar rezultatul nu ar putea fi realizat prin acțiuni la nivelul statelor membre. .

- **Proporționalitate**

Propunerea de regulament este considerată proporționată deoarece poate să evite perturbările disproporționate într-un mod care asigură, de asemenea, condiții egale de concurență pentru transportatorii din Uniune și nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv. Acesta este, în special, cazul condițiilor în care sunt conferite drepturile relevante și care se referă, printre altele, la necesitatea ca Regatul Unit să acorde drepturi echivalente și la concurența loială, precum și la limitarea în timp a regimului.

- **Alegerea instrumentului**

Deoarece actul reglementează aspecte care sunt strâns legate de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 și este menit, la fel ca prezentul regulament, să asigure condiții de concurență pe deplin armonizate, acesta ar trebui să fie sub forma unui regulament. De asemenea, această formă răspunde cel mai bine caracterului urgent al situației/contextului, deoarece timpul disponibil înainte de retragere (fără încheierea unui acord de retragere) este prea scurt pentru a permite o transpunere a dispozițiilor cuprinse într-o directivă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente**

Acest punct nu se aplică din cauza caracterului excepțional, temporar și punctual al evenimentului care face necesară prezenta propunere, care nu are legătură cu obiectivele legislației existente.

- **Consultările cu părțile interesate**

Diferite părți interesate din domeniul aviației și reprezentanți ai statelor membre au abordat provocările care decurg din retragerea Regatului Unit din UE și posibilele soluții.

O temă comună în punctele de vedere exprimate a fost necesitatea unei intervenții de reglementare pentru a menține un anumit grad de conectivitate aeriană. În ceea ce privește drepturile de trafic, părțile interesate nu sunt în măsură să ia propriile măsuri de contingență pentru a atenua impactul negativ al unei eventuale absențe a unui acord de retragere. Cel puțin șase reprezentanți ai transportatorilor aerieni, ai grupurilor de transportatori aerieni și ai aeroporturilor (în special prin intermediul Consiliului Internațional al Aeroporturilor din Europa) și-au exprimat opinia că ar trebui menținut statu-quo-ul cu transportatorii aerieni din Regatul Unit, păstrând același nivel de acces pe piață ca înainte de retragere. Cu toate acestea, alte părți interesate (în principal reprezentanți ai transportatorilor aerieni din UE-27) au subliniat, în schimb, că statu-quo-ul nu ar trebui menținut în absența unei alinieri depline în materie de reglementare, pentru a se asigura condiții de concurență echitabile pe piață. La 12 iunie 2018, Comisia a organizat un atelier UE-27 privind pregătirea, în cursul căruia experți ai statelor membre în domeniul aviației civile au subliniat, în special, necesitatea de a adopta măsuri de contingență la nivelul UE pentru a asigura conectivitatea de bază între UE-27 și Regatul Unit în cazul în care nu există un acord de retragere.

Aceste observații au fost luate în considerare în mod corespunzător la elaborarea propunerii.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Părțile interesate relevante au comunicat Comisiei o serie de forme de evaluare a consecințelor retragerii Regatului Unit asupra sectorului transportului aerian. Aceste evaluări concluzionează că absența traficului aerian dintre UE-27 și Regatul Unit ar cauza perturbări semnificative în UE-27. Conectivitatea aeriană joacă un rol crucial în cadrul economiei în ansamblu. Mai mult decât facilitarea mobilității, aviația este un motor puternic pentru comerț, creștere și locuri de muncă. Contribuția directă a aviației la PIB-ul UE se ridică la 110 miliarde de euro, în timp ce impactul său global, inclusiv în sectorul turismului, este de 510 miliarde de euro, datorită efectului multiplicator⁴. În total, pasagerii care călătoresc între UE-27 și Regatul Unit au reprezentat 16 % din totalul traficului în interiorul UE în 2016, deși această cifră a variat semnificativ de la un stat membru la altul și poate reprezenta peste 25 %. În plus, în 2017, 19,3 % din transportul aerian în interiorul UE a fost efectuat de transportatori aerieni cărora li s-au acordat licențe în Regatul Unit, în timp ce 44,7 % din traficul dintre UE-27 și Regatul Unit a fost efectuat de către transportatori aerieni cărora li s-au acordat licențe în UE-27. Sunt disponibile opțiuni de transport alternative în special în ceea ce privește legăturile feroviare și maritime, dar numai pentru un număr mic de țări, cum ar fi Belgia, Franța și Irlanda. Pentru alte țări care se află și mai departe în est și la sud de Uniune, timpul de călătorie aferent transportului rutier și feroviar face ca aceste moduri de transport să nu se poată substitui transportului aerian. Prin urmare, trebuie redus impactul negativ semnificativ al pierderii totale a conectivității aeriene asupra economiei UE-27 și a cetățenilor.

- **Evaluarea impactului**

Nu este necesară o evaluare a impactului, având în vedere caracterul excepțional al situației și nevoile limitate ale perioadei în care este pusă în aplicare modificarea statutului Regatului Unit. Din punct de vedere material și juridic nu există alte opțiuni politice diferite de cea propusă.

- **Drepturi fundamentale**

Prezenta propunere nu are nicio consecință asupra protecției drepturilor fundamentale.

⁴ Steer Davies Gleave — Studiu privind ocuparea forței de muncă și condițiile de muncă în transportul aerian și în aeroporturi: raport final, 2015.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Nu se aplică.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de implementare și mecanismele de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu se aplică.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind normele comune care asigură conectivitatea aeriană de bază în ceea ce privește retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniune

(text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ parlamentelor naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁵,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁶,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) La 29 martie 2017, Regatul Unit a depus o notificare cu privire la intenția sa de a se retrage din Uniune în temeiul articolului 50 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Tratatul va înceta să se aplice Regatului Unit de la data intrării în vigoare a unui acord de retragere sau, în lipsa acestuia, la doi ani de la notificarea respectivă, și anume de la 30 martie 2019, cu excepția cazului în care Consiliul European, de comun acord cu Regatul Unit, decide în unanimitate prelungirea acestei perioade.
- (2) Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului⁷ stabilește condițiile de acordare a licenței de operare pentru transportatorii aerieni a Uniunii și stabilește libertatea de a presta servicii aeriene în interiorul UE.
- (3) În absența unor dispoziții speciale, retragerea Regatului Unit din Uniune ar pune capăt tuturor drepturilor și obligațiilor care decurg din dreptul Uniunii în ceea ce privește accesul pe piață, astfel cum a fost instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, în ceea ce privește relația dintre Regatul Unit și celelalte 27 state membre.
- (4) Prin urmare, este necesar să se stabilească o serie temporară de măsuri care să permită transportatorilor cărora li s-au acordat licențe în Regatul Unit să furnizeze servicii de transport aerian între teritoriul acestuia și cele 27 de state membre. Pentru a asigura un echilibru adecvat între Regatul Unit și statele membre, drepturile astfel conferite ar trebui să fie condiționate de acordarea de către Regatul Unit de drepturi echivalente

⁵ JO C , , p. .

⁶ JO C , [...], p. .

⁷ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare) (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

pentru transportatorii cărora li s-au acordat licențe în Uniunea Europeană și să se supună anumitor condiții care asigură concurența loială.

- (5) Pentru a reflecta caracterul său temporar, aplicarea prezentului regulament ar trebui să fie limitată la o perioadă scurtă de timp, fără a aduce atingere posibilei negocieri și intrării în vigoare ale unui viitor acord care să reglementeze furnizarea de servicii aeriene între Uniune și Regatul Unit.
- (6) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare în ceea ce privește adoptarea de măsuri care să garanteze un grad de reciprocitate echitabil între drepturile acordate în mod unilateral de Uniune și de Regatul Unit transportatorilor aerieni ai celor două entități și să asigure faptul că transportatorii din Uniune pot concura cu transportatorii din Regatul Unit în condiții echitabile de furnizare a serviciilor aeriene. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁸.
- (7) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume stabilirea unor măsuri provizorii care să reglementeze transportul aerian între Uniune și Regatul Unit în cazul absenței unui acord de retragere, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru a atinge respectivul obiectiv.
- (8) Dispozițiile prezentului regulament ar trebui să intre în vigoare de urgență și să se aplice, în principiu, începând cu ziua următoare celei în care tratatele încetează să se mai aplice pentru și în Regatul Unit, cu excepția cazului în care acordul de retragere încheiat cu Regatul Unit a intrat în vigoare la acea dată. Cu toate acestea, pentru a permite desfășurarea procedurilor administrative cât mai curând posibil, anumite dispoziții ar trebui să se aplice de la data intrării în vigoare a prezentului regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament stabilește un set temporar de măsuri aplicabile transportului aerian între Uniune și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord („Regatul Unit”) în urma retragerii acestuia din urmă din Uniune.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

⁸ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

1. „transport aerian” înseamnă transportul cu aeronave al pasagerilor, al bagajelor, al mărfurilor și al poștei, separat sau combinat, pus la dispoziția publicului contra cost sau prin închiriere, inclusiv servicii aeriene regulate și neregulate;
2. „transport aerian internațional” înseamnă transportul aerian care traversează spațiul aerian de deasupra teritoriului mai multor state;
3. „transportator aerian din Uniune” înseamnă un transportator aerian care deține o licență de operare valabilă acordată de o autoritate competentă pentru acordarea licențelor în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008;
4. „transportator aerian din Regatul Unit” înseamnă un transportator aerian care:
 - (a) își are sediul principal al activității în Regatul Unit și
 - (b) îndeplinește una dintre următoarele două condiții:
 - (i) Regatul Unit și/sau resortisanți ai Regatului Unit dețin peste 50 % din întreprindere și o controlează efectiv, direct sau indirect printr-una sau mai multe întreprinderi intermediare sau
 - (ii) state membre ale Uniunii și/sau resortisanți ai unor state membre ale Uniunii și/sau ai altor state membre ale Spațiului Economic European și/sau resortisanți ai acestor state, în orice combinație, individual sau împreună cu Regatul Unit și/sau resortisanți ai Regatului Unit dețin mai mult de 50 % din întreprindere și o controlează efectiv, fie direct, fie indirect printr-una sau mai multe întreprinderi intermediare;
 - (c) în cazul menționat la litera (b) punctul (ii), deținea o licență de operare valabilă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 în ziua anterioară primei zile de aplicare a prezentului regulament menționate la articolul 12 alineatul (2);
5. „control efectiv” înseamnă o relație constituită din drepturi, contracte sau orice alte mijloace care, separat sau împreună și având în vedere circumstanțele de drept sau de fapt implicate, conferă posibilitatea exercitării, direct sau indirect, a unei influențe hotărâtoare asupra unei întreprinderi, în special prin:
 - (a) dreptul de a utiliza toate sau o parte din activele unei întreprinderi;
 - (b) drepturi sau contracte care conferă o influență decisivă asupra componenței, votului sau deciziilor organismelor unei întreprinderi sau care conferă în alt mod o influență decisivă asupra desfășurării activității unei întreprinderi;
6. „legislația concurenței” înseamnă legislație care abordează următoarele comportamente, în cadrul cărora poate afecta serviciile de transport aerian:
 - (a) comportament care constă în:
 - (i) acorduri între transportatorii aerieni, decizii ale asociațiilor de transportatori aerieni și practici concertate care au ca obiect sau ca efect împiedicarea, restricționarea sau denaturarea concurenței;
 - (ii) abuzuri de poziție dominantă ale unuia sau mai multor transportatori aerieni;
 - (iii) măsuri adoptate sau menținute în vigoare de Regatul Unit în cazul întreprinderilor publice și al întreprinderilor cărora Regatul Unit le

acordă drepturi speciale sau exclusive și care contravin punctului (i) sau (ii) și

- (b) concentrări de transportatori aerieni care obstrucționează în mod semnificativ concurența efectivă, în special ca urmare a creării sau consolidării unei poziții dominante;

7. „subvenție” înseamnă orice contribuție financiară acordată unui transportator aerian sau unui aeroport de către guvern sau de orice alt organism public, la orice nivel, care conferă un avantaj, inclusiv:

- (a) transferul direct de fonduri, cum ar fi granturi, împrumuturi sau infuzie de capital, potențialul transfer direct de fonduri, preluarea datoriilor, cum ar fi garanții pentru împrumuturi, injecții de capital, proprietate, protecție împotriva falimentului sau asigurare;
- (b) renunțarea la venituri sau necolectarea veniturilor care sunt în mod normal exigibile;
- (c) furnizarea de bunuri sau servicii, altele decât infrastructura generală, sau achiziționarea de bunuri sau servicii sau
- (d) efectuarea de plăți către un mecanism de finanțare sau mandatarea sau dirijarea unui organism privat să îndeplinească una sau mai multe dintre funcțiile menționate la literele (a), (b) și (c), care, în mod normal, ar aparține guvernului sau altui organism public, iar practica nu diferă în mod real de practicile urmate în mod normal de guverne;

Niciun beneficiu nu este considerat a fi conferit printr-o contribuție financiară efectuată de un guvern sau de un alt organism public în cazul în care un operator privat de pe piață care acționează numai pe baza unor perspective de rentabilitate în aceeași situație ca organismul public în cauză ar fi efectuat aceeași contribuție financiară;

8. „autoritate de concurență independentă” înseamnă o autoritate care este responsabilă de aplicarea și asigurarea respectării legislației concurenței, precum și de controlul subvențiilor, și care îndeplinește toate condițiile următoare:

- (a) autoritatea este independentă din punct de vedere operațional și este dotată în mod corespunzător cu resursele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale;
- (b) în îndeplinirea sarcinilor și în exercitarea competențelor sale, autoritatea dispune de garanțiile necesare de independență față de influența politică sau față de alte influențe externe și acționează în mod imparțial și
- (c) deciziile autorității fac obiectul controlului jurisdicțional;

9. „discriminare” înseamnă diferențierea în orice fel, fără justificare obiectivă, în ceea ce privește furnizarea de bunuri sau servicii, inclusiv de servicii publice, utilizate pentru prestarea de servicii de transport aerian, sau în ceea ce privește tratamentul acestor bunuri sau servicii de către autoritățile publice relevante pentru aceste servicii;

10. „serviciu de transport aerian regulat” înseamnă o serie de zboruri care prezintă toate caracteristicile următoare:

- (a) pentru fiecare zbor sunt puse la dispoziție locuri și/sau capacitatea de a transporta mărfuri și/sau poștă, care pot fi achiziționate în mod individual de

- publicul larg (fie direct de la transportatorul aerian, fie de la agenții săi autorizați);
- (b) sunt operate astfel încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe aeroporturi:
- (i) în conformitate cu un orar publicat sau
 - (ii) zborurile sunt atât de regulate sau frecvente încât constituie o serie sistematică evidentă;
11. „serviciu de transport aerian neregulat” înseamnă un serviciu de transport aerian comercial, altul decât serviciul aerian regulat;
12. „teritoriul Uniunii” înseamnă teritoriul terestru, apele interioare și mările teritoriale ale statelor membre cărora li se aplică Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în condițiile prevăzute de aceste tratate, precum și spațiul aerian de deasupra;
13. „teritoriul Regatului Unit” înseamnă teritoriul terestru, apele interioare și mările teritoriale ale Regatului Unit și spațiul aerian de deasupra acestora;
14. „Convenție” înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la 7 decembrie 1944.

Articolul 3

Drepturi de trafic

1. Transportatorii aerieni din Regatul Unit pot, în condițiile prevăzute de prezentul regulament:
- (a) să survoleze teritoriul Uniunii fără a ateriza;
 - (b) să facă escale pe teritoriul Uniunii în alte scopuri decât cele de trafic, în sensul Convenției;
 - (c) să efectueze servicii de transport aerian internațional regulat și neregulat pentru pasageri, o combinație de servicii de pasageri și de marfă, precum și servicii de transport exclusiv de mărfuri între orice pereche de puncte dintre care unul este situat pe teritoriul Regatului Unit, iar celălalt este situat pe teritoriul Uniunii;
2. Sub rezerva articolelor 4 și 5, în ceea ce privește prestarea de servicii regulate de transport aerian în temeiul prezentului regulament, capacitatea sezonieră totală care urmează să fie furnizată de transportatorii aerieni din Regatul Unit pentru rutele dintre Regatul Unit și fiecare stat membru nu trebuie să depășească numărul total de frecvențe exploatate de acești transportatori pe rutele respective în timpul sezoanelor IATA de iarnă și de vară ale anului 2018.
3. Statele membre nu negociază și nu încheie acorduri sau înțelegeri bilaterale cu Regatul Unit privind aspecte care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament. Statele membre nu acordă transportatorilor aerieni din Regatul Unit, în legătură cu transportul aerian, alte drepturi decât cele acordate prin prezentul regulament.

Articolul 4

Echivalența drepturilor

1. Comisia monitorizează drepturile acordate de Regatul Unit transportatorilor aerieni din Uniune și condițiile pentru exercitarea acestora.
2. În cazul în care Comisia stabilește că drepturile acordate de Regatul Unit transportatorilor aerieni din Uniune nu sunt echivalente, *de jure* sau *de facto*, cu cele acordate transportatorilor aerieni din Regatul Unit în temeiul prezentului regulament sau că aceste drepturi nu sunt disponibile în mod egal pentru toți transportatorii din Uniune, Comisia poate, pentru a restabili echivalența, prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008:
 - (a) să adapteze capacitatea disponibilă pentru transportatorii aerieni din Regatul Unit în limita prevăzută la articolul 3 alineatul (2) și să solicite statelor membre să adapteze în consecință autorizațiile de operare ale transportatorilor aerieni din Regatul Unit, atât cele existente, cât și cele nou acordate;
 - (b) să solicite statelor membre să refuze, să suspende sau să retragă autorizațiile de operare menționate sau
 - (c) să adopte alte măsuri corespunzătoare.

Articolul 5

Concurență loială

1. Comisia monitorizează condițiile în care transportatorii aerieni din Uniune și aeroporturile din Uniune concurează cu transportatorii aerieni din Regatul Unit și cu aeroporturile din Regatul Unit pentru furnizarea serviciilor de transport aerian care fac obiectul prezentului regulament.
2. În cazul în care constată că, în urma oricăreia dintre situațiile menționate la alineatul (3) din prezentul articol, condițiile menționate sunt semnificativ mai puțin favorabile decât cele de care se bucură transportatorii aerieni din Regatul Unit, pentru a remedia această situație, prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, Comisia poate:
 - (a) să adapteze capacitatea disponibilă pentru transportatorii aerieni din Regatul Unit în limita prevăzută la articolul 3 alineatul (2) și să solicite statelor membre să adapteze în consecință autorizațiile de operare ale transportatorilor aerieni din Regatul Unit, atât cele existente, cât și cele nou acordate;
 - (b) să solicite statelor membre să refuze, să suspende sau să retragă autorizațiile de operare menționate ale anumitor sau ale tuturor transportatorilor aerieni din Regatul Unit; sau
 - (c) să adopte alte măsuri corespunzătoare.
3. Se pot adopta acte de punere în aplicare în temeiul alineatului (2) pentru a remedia următoarele situații:
 - (a) acordarea de subvenții de către Regatul Unit;

- (b) nerespectarea de către Regatul Unit a obligației de a avea sau de a aplica efectiv legislația în domeniul concurenței;
 - (c) nerespectarea de către Regatul Unit a cerinței de a stabili sau de a menține o autoritate de concurență independentă;
 - (d) aplicarea de către Regatul Unit a unor standarde în ceea ce privește protecția lucrătorilor, siguranța, securitatea sau mediul care sunt inferioare celor prevăzute de dreptul Uniunii sau, în absența unor dispoziții relevante în dreptul Uniunii, inferioare celor aplicate de toate statele membre sau, în orice caz, inferioare standardelor internaționale relevante;
 - (e) orice formă de discriminare împotriva transportatorilor aerieni din Uniune.
4. În sensul alineatului (1), Comisia poate solicita informații autorităților competente din Regatul Unit, transportatorilor aerieni din Regatul Unit sau aeroporturilor din Regatul Unit. În cazul în care autoritățile competente din Regatul Unit, transportatorul aerian din Regatul Unit sau aeroportul din Regatul Unit nu furnizează informațiile solicitate în termenul rezonabil stabilit de Comisie sau furnizează informații incomplete, Comisia poate proceda în conformitate cu alineatul (2).

Articolul 6

Autorizația de operare

1. Fără a aduce atingere legislației Uniunii și celei naționale în domeniul siguranței aviației, în vederea exercitării drepturilor care le sunt acordate în temeiul articolului 3, transportatorii aerieni din Regatul Unit au obligația de a obține o autorizație de operare din partea fiecărui stat membru în care doresc să își desfășoare activitatea.
2. La primirea unei cereri de autorizație de operare din partea unui transportator aerian din Regatul Unit, statul membru în cauză acordă autorizația de operare corespunzătoare fără întârzieri nejustificate, cu condiția ca:
 - (a) transportatorul aerian din Regatul Unit să dețină o licență de operare valabilă, în conformitate cu legislația Regatului Unit; și
 - (b) Regatul Unit să efectueze și să mențină un control reglementar efectiv asupra transportatorului aerian solicitant din Regatul Unit, autoritatea competentă să fie identificată în mod clar, iar transportatorul aerian din Regatul Unit să dețină un certificat de transportator aerian emis de respectiva autoritate.
3. Fără a aduce atingere necesității de a acorda suficient timp pentru efectuarea evaluărilor necesare, transportatorii aerieni din Regatul Unit au dreptul să depună cererile de autorizații de operare începând cu data intrării în vigoare a prezentului regulament. Statele membre au competența de a aproba respectivele cereri începând cu acea dată, dacă sunt îndeplinite toate condițiile aferente. Cu toate acestea, orice autorizație astfel acordată intră în vigoare cel mai devreme în prima zi de aplicare a prezentului regulament menționată la articolul 12 alineatul (2).

Articolul 7

Planurile operaționale, programele și orarele

1. Transportatorii aerieni din Regatul Unit prezintă autorităților competente din fiecare stat membru în cauză planurile operaționale, programele și orarele aferente serviciilor aeriene, în vederea aprobării acestora. Orice astfel de transmitere de informații se efectuează cu cel puțin 30 de zile înainte de începerea operațiunilor.
2. Sub rezerva articolului 6, planurile operaționale, programele și orarele pentru sezonul IATA care este în curs în prima zi de aplicare a prezentului regulament, menționată la articolul 12 alineatul (2), precum și cele pentru primul sezon care urmează după această dată, pot fi prezentate și aprobate înainte de această dată.

Articolul 8

Refuzul, revocarea, suspendarea și limitarea autorizației

1. Statele membre refuză sau, după caz, revocă sau suspendă autorizația de operare a unui transportator aerian din Regatul Unit în cazul în care:
 - (a) transportatorul aerian nu se califică drept transportator aerian din Regatul Unit în temeiul prezentului regulament; sau
 - (b) condițiile prevăzute la articolul 6 alineatul (2) nu sunt respectate.
2. Statele membre refuză, revocă, suspendă, limitează sau impun condiții pentru autorizațiile de operare ale unui transportator aerian din Regatul Unit sau limitează sau impun condiții pentru operațiunile sale în oricare dintre următoarele situații:
 - (a) nu sunt respectate cerințele aplicabile în materie de siguranță și securitate nu sunt respectate;
 - (b) nu sunt respectate cerințele aplicabile privind admiterea pe teritoriul statului membru în cauză sau operarea pe acesta ori ieșirea de pe acesta a aeronavelor implicate în transportul aerian;
 - (c) nu sunt respectate cerințele aplicabile referitoare la admiterea pe teritoriul statului membru în cauză sau operarea pe acesta ori ieșirea de pe acesta a pasagerilor, echipajului, bagajelor, mărfurilor și/sau poștei din aeronave (inclusiv reglementările privind intrarea, verificarea, imigrarea, pașapoartele, vama și carantina sau, în cazul poștei, regulamentele poștale).
3. Statele membre refuză, revocă, suspendă, limitează sau impun condiții pentru autorizațiile de operare ale transportatorilor aerieni din Regatul Unit sau limitează sau impun condiții pentru operațiunile acestora atunci când li se solicită de către Comisie să acționeze astfel în conformitate cu articolul 4 sau 5:
4. Statele membre informează Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie de refuzare sau revocare a autorizației de operare a unui transportator aerian din Regatul Unit în temeiul alineatelor (1) și (2).

Articolul 9

Certificate și licențe

CertIFICATELE de navigabilitate, certificatele de competență și licențele care au fost eliberate sau validate de către Regatul Unit și care sunt încă în vigoare sunt recunoscute ca fiind valabile de către statele membre în scopul prestării de servicii de transport aerian de către transportatorii aerieni din Regatul Unit în temeiul prezentului regulament, cu condiția ca respectivele certificate sau licențe să fi fost eliberate sau validate cel puțin în temeiul și în conformitate cu standardele internaționale relevante stabilite în temeiul convenției.

Articolul 10

Consultare și cooperare

1. Autoritățile competente ale statelor membre se consultă și cooperează cu autoritățile competente din Regatul Unit, dacă este necesar, pentru a asigura punerea în aplicare a prezentului regulament.
2. Statele membre transmit Comisiei, la cerere, fără întârzieri nejustificate, orice informații obținute în temeiul alineatului (1) sau orice alte informații relevante pentru punerea în aplicare a articolului 4 și a articolului 5 din prezentul regulament.

Articolul 11

Comitetul

Comisia este asistată de comitetul înființat prin articolul 25 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

Articolul 12

Intrarea în vigoare și aplicarea

1. Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
2. Se aplică din ziua următoare celei în care dreptul Uniunii încetează să se aplice Regatului Unit în temeiul articolului 50 alineatul (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană.
Cu toate acestea, articolul 6 alineatul (3) și articolul 7 alineatul (2) se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
3. Prezentul regulament nu se aplică în cazul în care un acord de retragere încheiat cu Regatul Unit în conformitate cu articolul 50 alineatul (2) din Tratatul privind Uniunea Europeană a intrat în vigoare până la data menționată la alineatul (2) primul paragraf.
4. Prezentul regulament încetează să se aplice la prima dintre următoarele două date:
 - (a) data la care intră în vigoare sau, după caz, se aplică în mod provizoriu un acord între Uniune și Regatul Unit care reglementează furnizarea de transport aerian între ele; sau

(b) 30 martie 2020.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele