



Βρυξέλλες, 19.12.2018
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με κοινούς κανόνες διασφάλισης βασικής αεροπορικής συνδεσιμότητας όσον αφορά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ένωση

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στις 29 Μαρτίου 2017 το Ηνωμένο Βασίλειο γνωστοποίησε την πρόθεσή του να αποχωρήσει από την Ένωση, δυνάμει του άρθρου 50 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι, εάν δεν κυρωθεί η συμφωνία αποχώρησης¹, το πρωτογενές και το παράγωγο δίκαιο της Ένωσης θα παύσουν να ισχύουν ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο από την 30ή Μαρτίου 2019 («ημερομηνία αποχώρησης»). Εκείνη τη χρονική στιγμή το Ηνωμένο Βασίλειο θα καταστεί τρίτη χώρα.

Οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται χωρίς τη ρητή συναίνεση των εμπλεκόμενων κρατών· αυτό αποτελεί συνέπεια της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας τους στον υπερκείμενο εναέριο χώρο του εδάφους τους. Τα κράτη είθισται να οργανώνουν τις μεταξύ τους αεροπορικές μεταφορές με διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών, στις οποίες καθορίζονται τα συγκεκριμένα δικαιώματα που παρέχουν αμοιβαία και οι όροι άσκησής τους. Τα δικαιώματα μεταφοράς και οι υπηρεσίες που συνδέονται άμεσα με την άσκησή τους εξαιρούνται ρητώς από το πεδίο εφαρμογής της Γενικής Συμφωνίας για τις Συναλλαγές στον Τομέα των Υπηρεσιών².

Εντός της Ένωσης, η ελευθερία των αερομεταφορών των κρατών μελών (αερομεταφορείς της Ένωσης) να παρέχουν ενδοενωσιακές υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών απορρέει αποκλειστικά από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα, ο οποίος ορίζει επίσης τους κανόνες έκδοσης άδειας στους αερομεταφορείς.

Σε περίπτωση που δεν υπάρξουν διατάξεις περί του αντιθέτου σε συμφωνία αποχώρησης, οι υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών θα παύσουν να διέπονται από τον εν λόγω κανονισμό μετά την αποχώρηση. Πέραν αυτού, ορισμένοι αερομεταφορείς, επειδή είναι κάτοχοι άδειας εκμετάλλευσης την οποία έχει εκδώσει το Ηνωμένο Βασίλειο ή επειδή έχουν την κύρια επιχειρηματική τους έδρα στο Ηνωμένο Βασίλειο ή επειδή ανήκουν κατά πλειοψηφία ή ελέγχονται ουσιαστικά από το Ηνωμένο Βασίλειο ή υπηκόους του, θα παύσουν να πληρούν τους όρους που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό για να χαρακτηριστούν ως αερομεταφορείς της Ένωσης.

Συνεπεία αυτού, σε περίπτωση που δεν υπάρξουν διατάξεις περί του αντιθέτου σε συμφωνία αποχώρησης, από τις 30 Μαρτίου 2019 δεν θα υφίσταται νομική βάση για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών από τους αντίστοιχους αερομεταφορείς. Οι αερομεταφορείς σε οποιαδήποτε από τις προαναφερόμενες περιπτώσεις θα απολέσουν την ενωσιακή άδεια εκμετάλλευσης και, ως εκ τούτου, δεν θα έχουν πλέον το δικαίωμα να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών εντός της Ένωσης.

Οι υπηρεσίες απευθείας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών εκτελούνται σχεδόν εξ ολοκλήρου από τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ένωσης. Η απώλεια του δικαιώματος παροχής υπηρεσιών αεροπορικών

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

² Παράρτημα 1B της συμφωνίας του Μαρακές για την ίδρυση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, η οποία συνήφθη στο Μαρακές στις 15 Απριλίου 1994.

μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών από τους εν λόγω αερομεταφορείς θα επιφέρει σοβαρή διαταραχή. Οι περισσότερες αν όχι όλες οι αεροπορικές διαδρομές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου θα παύσουν να εξυπηρετούνται. Αντιθέτως, οι ενδοενωσιακές αεροπορικές διαδρομές που δεν θα εξυπηρετούνται από τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου θα παραμείνουν για τους αερομεταφορείς της Ένωσης πλήρως προσβάσιμες μετά την αποχώρηση.

Σε περίπτωση μη επίτευξης συμφωνίας, αναμένεται ότι οι συνέπειες θα είναι σοβαρές για τις αντίστοιχες οικονομίες, όπως περιγράφεται κατωτέρω: ο χρόνος και το κόστος των αεροπορικών μετακινήσεων θα αυξηθούν σημαντικά διότι θα χρειάζονται εναλλακτικές διαδρομές, με αποτέλεσμα αύξηση της πίεσης στις υποδομές αεροπορικών μεταφορών σε αυτές τις εναλλακτικές διαδρομές, ενώ θα μειωθεί η ζήτηση αεροπορικών μεταφορών. Το αποτέλεσμα θα είναι να πληγούν όχι μόνο ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών αλλά και άλλοι τομείς της οικονομίας που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις αεροπορικές μεταφορές. Οι εμπορικοί φραγμοί που θα δημιουργηθούν θα παρακωλύσουν τις επιχειρηματικές δραστηριότητες σε μακρινές αγορές, καθώς και τη (μετ)εγκατάσταση των επιχειρήσεων. Η διατάραξη της συνδεσιμότητας αεροπορικών μεταφορών θα σημαίνει την απώλεια ενός στρατηγικού πλεονεκτήματος για την Ένωση και τα κράτη μέλη.

Στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Προετοιμασία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση στις 30 Μαρτίου 2019: σχέδιο δράσης έκτακτης ανάγκης», της 13ης Νοεμβρίου 2018³, η Επιτροπή ανακοίνωσε την πρόθεσή της να προτείνει μέτρα προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι επιτρέπεται στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου να εκτελούν πτήσεις επάνω από το έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να κάνουν στάσεις τεχνικής φύσεως (π.χ. για τον ανεφοδιασμό με καύσιμα χωρίς επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών), όπως και να τους επιτρέπεται η προσγείωση και η επιστροφή στο Ηνωμένο Βασίλειο. Τα μέτρα αυτά θα εφαρμοστούν υπό την προϋπόθεση εφαρμογής ισοδύναμων μέτρων εκ μέρους του Ηνωμένου Βασιλείου για τους αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στόχος, επομένως, της παρούσας πρότασης είναι να καθορισθούν τα προσωρινά μέτρα που θα διέπουν τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου μετά την αποχώρησή του από την Ένωση (άρθρο 1). Σκοπός των μέτρων αυτών είναι να διατηρηθεί βασική συνδεσιμότητα για σύντομη μεταβατική περίοδο (άρθρο 12).

Καταρχάς (άρθρο 3), ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει τη μονομερή χορήγηση στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου των δικαιωμάτων μεταφοράς της πρώτης, δεύτερης, τρίτης και τέταρτης ελευθερίας, ώστε οι εν λόγω αερομεταφορείς να μπορούν να συνεχίσουν να εκτελούν πτήσεις επάνω από το έδαφος της Ένωσης και να κάνουν τεχνικές στάσεις στο έδαφος της Ένωσης, καθώς και να εξυπηρετούν απευθείας διαδρομές μεταξύ των αντίστοιχων εδαφών. Δεν γίνεται καμία διάκριση μεταξύ πτητικών λειτουργιών επιβατών και φορτίου, ούτε τακτικών και έκτακτων υπηρεσιών. Σύμφωνα με τον στόχο του προτεινόμενου κανονισμού να εξασφαλιστεί βασική συνδεσιμότητα, η χωρητικότητα, εκφραζόμενη σε αριθμό πτήσεων («συχνότητες»), που θα επιτρέπεται να προσφέρουν οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου θα παγώσει στα επίπεδα προ Brexit. Δεν έχει προβλεφθεί καμία από τις συνήθεις διατάξεις επιχειρησιακής ευελιξίας (όπως συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας, μίσθωση αεροσκαφών, αλλαγή αεροσκάφους ή συνεξυπηρέτηση) για τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου για να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών βάσει του κανονισμού.

³ COM(2018) 880 final.

Καθώς τα δικαιώματα που χορηγούνται στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου υπόκεινται στην αρχή της «αμοιβαιότητας», στον προτεινόμενο κανονισμό (άρθρο 4) προβλέπεται μηχανισμός, με βάση τον οποίο εξασφαλίζεται ότι τα δικαιώματα που απολαμβάνουν οι αερομεταφορείς της Ένωσης στο Ηνωμένο Βασίλειο θα εξακολουθήσουν να ισοδυναμούν με τα δικαιώματα που χορηγούνται στους αερομεταφορείς του ΗΒ δυνάμει του προτεινόμενου κανονισμού. Εάν δεν συμβεί αυτό, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να λάβει τα αναγκαία μέτρα για τη διόρθωση της κατάστασης με εκτελεστικές πράξεις, καθώς και με τον περιορισμό ή την ανάκληση των αδειών λειτουργίας των αερομεταφορέων του Ηνωμένου Βασιλείου. Η αξιολόγηση του βαθμού ισοδυναμίας και η λήψη διορθωτικών μέτρων από την Επιτροπή δεν συνδέονται μόνον με την αυστηρή και ρητή αντιστοιχία μεταξύ των δύο εννόμων τάξεων· αυτό λόγω των σημαντικών διαφορών μεταξύ των αντίστοιχων αγορών και για να αποφευχθεί μια τυφλή προσέγγιση, η οποία ενδέχεται να αποδειχθεί στο τέλος αντίθετη προς το συμφέρον της Ένωσης.

Όπως ακριβώς η Ένωση προσπαθεί να επιτύχει σε όλες τις συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών, ο προτεινόμενος κανονισμός, μολοντί αποσκοπεί στην προσωρινή εξασφάλιση βασικής συνδεσιμότητας, ορίζει έναν ευέλικτο μηχανισμό για να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς της Ένωσης απολαμβάνουν δίκαιες και ίσες ευκαιρίες ανταγωνισμού με τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου, όταν πλέον το Ηνωμένο Βασίλειο δεν θα δεσμεύεται από το δίκαιο της Ένωσης. Οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού συνεπάγονται ότι, ακόμη και μετά την αποχώρηση, το Ηνωμένο Βασίλειο θα εξακολουθεί να εφαρμόζει επαρκώς υψηλά πρότυπα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών όσον αφορά: τον θεμιτό ανταγωνισμό, συμπεριλαμβανομένης της ρύθμισης των συμπράξεων, της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και των συγχωνεύσεων· την απαγόρευση αδικαιολόγητων κρατικών επιδοτήσεων· την προστασία των εργαζομένων· την προστασία του περιβάλλοντος· την ασφάλεια πτήσεων και την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Επιπλέον, πρέπει να διασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς της Ένωσης δεν θα υφίστανται διακρίσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο, είτε εκ του νόμου είτε εκ των πραγμάτων. Για τον λόγο αυτόν, ο προτεινόμενος κανονισμός αναθέτει στην Επιτροπή (άρθρο 5) το καθήκον να παρακολουθεί τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου και της αναθέτει την εξουσία να λάβει τα αναγκαία μέτρα, με εκτελεστικές πράξεις, για να διασφαλιστεί ότι εξακολουθούν να τηρούνται πάντοτε οι εν λόγω όροι.

Καθορίζονται οι αναγκαίες διαδικασίες ώστε να καταστεί δυνατόν στα κράτη μέλη να ελέγχουν ότι οι αερομεταφορείς, τα αεροσκάφη και τα πληρώματα πτήσης που εκτελούν πτήσεις εντός του εδάφους τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού έχουν αδειοδοτηθεί ή πιστοποιηθεί από το Ηνωμένο Βασίλειο σύμφωνα με διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα ασφάλειας, ότι τηρείται όλη η σχετική εθνική και ενωσιακή νομοθεσία και ότι δεν υπάρχει υπέρβαση των επιτρεπόμενων δικαιωμάτων (άρθρα 6 έως 9).

Προβλέπεται ρητή διάταξη προς υπενθύμιση ότι τα κράτη μέλη δεν πρέπει να διαπραγματεύονται ούτε να συνάπτουν διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με το Ηνωμένο Βασίλειο σε θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και ότι δεν πρέπει με κανένα τρόπο να χορηγήσουν στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, δικαιώματα άλλα από εκείνα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό. (Άρθρο 3). Ωστόσο, οι αντίστοιχες αρμόδιες αρχές θα μπορούν φυσικά να συνεργάζονται εφόσον είναι αναγκαίο για την ορθή εφαρμογή του κανονισμού (άρθρο 10), ώστε να διαταραχθεί στο ελάχιστο η διαχείριση των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που θα εξακολουθήσουν να παρέχονται βάσει του κανονισμού μετά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου.

Στις 13 Δεκεμβρίου 2018 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (άρθρο 50) επανέλαβε την έκκλησή του να εντατικοποιηθούν οι εργασίες όσον αφορά την ετοιμότητα σε όλα τα επίπεδα για τις συνέπειες της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου, λαμβανομένης υπόψη κάθε δυνατής έκβασης. Η παρούσα πράξη αποτελεί μέρος δέσμης μέτρων την οποία εγκρίνει η Επιτροπή ανταποκρινόμενη στην εν λόγω έκκληση.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Ο παρών προτεινόμενος κανονισμός συνιστά ειδικό νόμο (*lex specialis*) με τον οποίο θα αντιμετωπισθούν ορισμένες συνέπειες λόγω του γεγονότος ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 θα παύσει να ισχύει για τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των υπόλοιπων κρατών μελών από την ημερομηνία αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου και σε περίπτωση μη ύπαρξης συμφωνίας αποχώρησης. Οι προτεινόμενοι όροι περιορίζονται σε όσα είναι αναγκαία εν προκειμένω, ώστε να αποφευχθούν δυσανάλογες διαταραχές. Σκοπός είναι να εφαρμοστούν μόνο για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Συνεπώς, η παρούσα πρόταση συνάδει πλήρως με την ισχύουσα νομοθεσία και ιδίως με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρόταση συμπληρώνει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 της Ένωσης. Μολονότι έχει τηρηθεί η προσέγγιση που ακολουθείται στις συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης με τρίτες χώρες σε ορισμένα πεδία (π.χ. άδειες εκμετάλλευσης), ο ειδικός σκοπός και το πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, καθώς και ο μονομερής χαρακτήρας του, συνεπάγονται κατ' ανάγκη πιο περιοριστική προσέγγιση όσον αφορά τη χορήγηση δικαιωμάτων, καθώς και ειδικές διατάξεις με στόχο να διατηρηθούν τα ισότιμα δικαιώματα και οι ίσοι όροι ανταγωνισμού.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Νομική βάση είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η προτεινόμενη πράξη θα συμπληρώσει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 της Ένωσης, ώστε να εξασφαλισθεί βασική συνδεσιμότητα, παρά το γεγονός ότι ο εν λόγω κανονισμός θα παύσει να εφαρμόζεται σε αυτές τις μεταφορές. Η εν λόγω συνδεσιμότητα θα εξασφαλισθεί με ισότιμο τρόπο για την κυκλοφορία από και προς όλα τα σημεία εντός της Ένωσης, χωρίς να δημιουργηθούν στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να αναληφθεί δράση σε επίπεδο Ένωσης, διότι το αποτέλεσμα δεν θα ήταν δυνατόν να επιτευχθεί με την ανάληψη δράσης σε επίπεδο κρατών μελών.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση κανονισμού κρίνεται αναλογική διότι μπορεί να αποτρέψει δυσανάλογες διαταραχές κατά τρόπο που εξασφαλίζει επίσης ισότιμους όρους ανταγωνισμού για τους αερομεταφορείς της Ένωσης. Η πράξη δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού. Αυτό ισχύει, ιδίως, για τους όρους χορήγησης των σχετικών δικαιωμάτων τα οποία, μεταξύ άλλων, συνδέονται με την ανάγκη χορήγησης ισοδύναμων δικαιωμάτων από το Ηνωμένο Βασίλειο και με τον θεμιτό ανταγωνισμό, και για την περιορισμένη χρονική διάρκεια του καθεστώτος.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Καθώς η πράξη διέπει θέματα που είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 με σκοπό, όπως ο παρών κανονισμός, να εξασφαλισθούν πλήρως εναρμονισμένοι όροι ανταγωνισμού, θα πρέπει να έχει τη μορφή κανονισμού. Αυτή η μορφή ανταποκρίνεται επίσης κατά τον βέλτιστο τρόπο στον επείγοντα χαρακτήρα της κατάστασης/του πλαισίου, διότι τα χρονικά περιθώρια έως την αποχώρηση (χωρίς τη σύναψη συμφωνίας αποχώρησης) είναι πολύ περιορισμένα για να καταστεί δυνατή η μεταφορά στα εθνικά δίκαια των διατάξεων που περιέχει η οδηγία.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η αξιολόγηση δεν είναι δυνατή λόγω του έκτακτου, προσωρινού και μεμονωμένου χαρακτήρα του συμβάντος, για το οποίο είναι αναγκαία η παρούσα πρόταση, η οποία δεν σχετίζεται όμως με τους στόχους της ισχύουσας νομοθεσίας.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη του αεροπορικού κλάδου και οι αντιπρόσωποι των κρατών μελών εξέθεσαν τις προκλήσεις εξαιτίας της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου από την ΕΕ και τις δυνατές λύσεις.

Κοινό θέμα στις απόψεις που εκφράστηκαν ήταν η ανάγκη ρυθμιστικής παρέμβασης ώστε να διατηρηθεί ορισμένος βαθμός αεροπορικής συνδεσιμότητας. Όσον αφορά τα δικαιώματα μεταφοράς, τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν είναι σε θέση να λάβουν εκείνα μέτρα έκτακτης ανάγκης για να μετριαστούν οι επιζήμιες επιπτώσεις σε περίπτωση που δεν συναφθεί συμφωνία αποχώρησης. Οι εκπρόσωποι τουλάχιστον έξι αερομεταφορέων, ομίλων αερομεταφορέων και αερολιμένων (κυρίως μέσω του Διεθνούς Συμβουλίου Αερολιμένων Ευρώπης) εξέφρασαν την άποψη ότι πρέπει να διατηρηθεί η υφιστάμενη κατάσταση και οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου να διατηρήσουν επίπεδο πρόσβασης στην αγορά το ίδιο με εκείνο πριν από την αποχώρηση. Ωστόσο, άλλα ενδιαφερόμενα μέρη (κυρίως οι εκπρόσωποι των αερομεταφορέων της ΕΕ των 27) τόνισαν αντιθέτως ότι δεν πρέπει να διατηρηθεί η υφιστάμενη κατάσταση εάν δεν υπάρξει πλήρης ρυθμιστική εναρμόνιση, ώστε να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην αγορά. Στις 12 Ιουνίου 2018 η Επιτροπή διοργάνωσε ημερίδα σχετικά με την ετοιμότητα της ΕΕ των 27, κατά τη διάρκεια της οποίας οι εμπειρογνώμονες πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών τόνισαν ιδίως ότι χρειάζεται να ληφθούν μέτρα έκτακτης ανάγκης σε επίπεδο ΕΕ, ώστε να εξασφαλιστεί βασική συνδεσιμότητα μεταξύ της ΕΕ των 27 και του Ηνωμένου Βασιλείου σε περίπτωση που δεν συναφθεί συμφωνία αποχώρησης.

Οι εν λόγω παρατηρήσεις λήφθηκαν δεόντως υπόψη στην εκπόνηση της πρότασης.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνομωσίας**

Η Επιτροπή συζήτησε με τα ενδιαφερόμενα μέρη διάφορες μορφές αξιολόγησης των συνεπειών της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών. Οι αξιολογήσεις αυτές καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η απουσία αεροπορικής κυκλοφορίας μεταξύ της ΕΕ των 27 και του Ηνωμένου Βασιλείου θα μπορούσε να προκαλέσει σημαντικές διαταραχές στην ΕΕ των 27. Η αεροπορική συνδεσιμότητα

διαδραματίζει καίριο ρόλο στην ευρύτερη οικονομία. Εκτός από τη διευκόλυνση της κινητικότητας, οι αεροπορικές μεταφορές συνιστούν ισχυρή κινητήρια δύναμη για το εμπόριο, την ανάπτυξη και την απασχόληση. Η άμεση συνεισφορά των αερομεταφορών στο ΑΕΠ της ΕΕ ανέρχεται σε 110 δισ. EUR, ενώ η συνολική επίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού, φθάνει μέχρι και τα 510 δισ. EUR μέσω του πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος⁴. Συνολικά, οι επιβάτες που ταξιδεύουν μεταξύ της ΕΕ των 27 και του Ηνωμένου Βασιλείου αντιπροσώπευαν το 2016 το 16 % του συνόλου της ενδοενωσιακής κίνησης, παρόλο που το ποσοστό αυτό ποικίλλει σημαντικά ανάλογα με το κράτος μέλος της ΕΕ και μπορεί να ανέλθει σε περισσότερο από 25 %. Πέραν αυτού, το 2017, το 19,3 % των ενδοενωσιακών αεροπορικών μεταφορών στο Ηνωμένο Βασίλειο πραγματοποιήθηκε από αερομεταφορείς αδειοδοτημένους από το ΗΒ, ενώ το 44,7 % της κυκλοφορίας μεταξύ της ΕΕ των 27 και του Ηνωμένου Βασιλείου πραγματοποιήθηκε από αερομεταφορείς αδειοδοτημένους από την ΕΕ των 27. Εναλλακτικές επιλογές μεταφοράς υπάρχουν ιδίως με σιδηροδρομικές και θαλάσσιες συνδέσεις, αλλά μόνον για μικρό αριθμό χωρών όπως το Βέλγιο, η Γαλλία και η Ιρλανδία. Για άλλες χώρες που είναι περισσότερο απομακρυσμένες ανατολικά και νοτίως της Ένωσης, ο χρόνος μετακίνησης οδικώς και σιδηροδρομικώς δεν μπορεί να συγκριθεί με τον χρόνο μετακίνησης αεροπορικώς. Ως εκ τούτου, πρέπει να μετριασθούν οι σημαντικές επιζήμιες συνέπειες λόγω της συνολικής απώλειας αεροπορικής συνδεσιμότητας για την οικονομία και τους πολίτες της ΕΕ των 27.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η εκτίμηση των επιπτώσεων δεν είναι απαραίτητη, λόγω του εξαιρετικού χαρακτήρα της κατάστασης και των περιορισμένων αναγκών την περίοδο κατά την οποία θα επέλθει η μεταβολή του καθεστώτος του Ηνωμένου Βασιλείου. Δεν υφίστανται ουσιαστικά και νομικά διαφορετικές επιλογές πολιτικής εκτός από την προτεινόμενη.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η παρούσα πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Άνευ αντικειμένου.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Άνευ αντικειμένου.

⁴ Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report, 2015

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με κοινούς κανόνες διασφάλισης βασικής αεροπορικής συνδεσιμότητας όσον αφορά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ένωση

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁵,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁶,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 29 Μαρτίου 2017 το Ηνωμένο Βασίλειο γνωστοποίησε την πρόθεσή του να αποχωρήσει από την Ένωση, δυνάμει του άρθρου 50 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι Συνθήκες θα παύσουν να ισχύουν ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο από την ημερομηνία έναρξης ισχύος συμφωνίας αποχώρησης ή, ελλείψει συμφωνίας, δύο έτη μετά τη γνωστοποίηση, ήτοι από τις 30 Μαρτίου 2019, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, σε συμφωνία με το Ηνωμένο Βασίλειο, αποφασίσει ομόφωνα να παρατείνει την εν λόγω περίοδο.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷ καθορίζει τους όρους χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης της Ένωσης στους αερομεταφορείς και καθιερώνει την ελευθερία παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών εντός της ΕΕ.
- (3) Ελλείψει ειδικών διατάξεων, η αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση θα σημάνει το τέλος όλων των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά, όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, σε ό,τι αφορά τη σχέση μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των υπόλοιπων 27 κρατών μελών.

⁵ ΕΕ C της , σ. .

⁶ ΕΕ C της [...], σ. .

⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

- (4) Είναι, επομένως, αναγκαίο να καθοριστεί μια σειρά προσωρινών μέτρων που θα καθιστούν δυνατόν στους αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί από το Ηνωμένο Βασίλειο να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των υπόλοιπων 27 κρατών μελών. Για να εξασφαλιστεί ορθή ισορροπία μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των λοιπών κρατών μελών, τα κατ' αυτόν τον τρόπο παρεχόμενα δικαιώματα θα πρέπει να εξαρτώνται από τη χορήγηση ισοδύναμων δικαιωμάτων από το Ηνωμένο Βασίλειο σε αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση και να υπόκεινται σε ορισμένους όρους που εξασφαλίζουν θεμιτό ανταγωνισμό.
- (5) Για να αποτυπωθεί ο προσωρινός χαρακτήρας του παρόντος κανονισμού, η εφαρμογή του θα πρέπει να περιοριστεί σε μια σύντομη χρονική περίοδο, χωρίς να θιγεί η δυνατότητα διαπραγμάτευσης και η έναρξη ισχύος μιας μελλοντικής συμφωνίας που θα διέπει μια συμφωνία παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου.
- (6) Για να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά τη λήψη μέτρων που θα εγγυώνται επαρκή βαθμό αμοιβαιότητας μεταξύ των δικαιωμάτων που θα χορηγούνται μονομερώς από την Ένωση και το Ηνωμένο Βασίλειο στους οικείους αερομεταφορείς, και για να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς της Ένωσης θα μπορούν να ανταγωνίζονται με θεμιτούς όρους τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου στην παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸.
- (7) Επειδή ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι ο καθορισμός προσωρινών μέτρων που θα διέπουν τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου σε περίπτωση που δεν συναφθεί συμφωνία αποχώρησης, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά μπορεί, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας κατά το άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (8) Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να αρχίσουν να ισχύουν επειγόντως και να εφαρμόζονται, καταρχήν, από την επομένη της ημέρας κατά την οποία οι Συνθήκες θα παύσουν να ισχύουν ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού, εκτός εάν έχει τεθεί σε ισχύ μέχρι την ημερομηνία αυτή συμφωνία αποχώρησης που θα έχει συναφθεί με το Ηνωμένο Βασίλειο. Ωστόσο, για να επιτραπεί το συντομότερο δυνατό η διεξαγωγή των απαραίτητων διοικητικών διαδικασιών, ορισμένες διατάξεις θα πρέπει να εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού,

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός καθορίζει μια δέσμη προσωρινών μέτρων που θα διέπουν τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας («Ηνωμένο Βασίλειο») μετά την αποχώρησή του από την Ένωση.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «αεροπορική μεταφορά»: η μεταφορά με αεροσκάφος επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, που πραγματοποιείται επ' αμοιβή ή επί μισθώσει, η οποία περιλαμβάνει τακτικές και έκτακτες υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς·
2. «διεθνής αεροπορική μεταφορά»: υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς που διέρχεται από τον εναέριο χώρο υπεράνω του εδάφους περισσότερων του ενός κρατών·
3. «αερομεταφορέας της Ένωσης»: αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει αρμόδια αρχή αδειοδότησης σύμφωνα με το κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008·
4. «αερομεταφορέας του ΗΒ»: αερομεταφορέας ο οποίος:
 - α) έχει την κύρια επιχειρηματική του έδρα στο Ηνωμένο Βασίλειο· και
 - β) πληροί έναν από τους ακόλουθους δύο όρους:
 - i) το Ηνωμένο Βασίλειο και/ή υπήκοοι του Ηνωμένου Βασιλείου κατέχουν άνω του 50 % της επιχείρησης και έχουν τον πραγματικό έλεγχο της, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων· ή
 - ii) κράτη μέλη της Ένωσης και/ή υπήκοοι των κρατών μελών της Ένωσης και/ή άλλα κράτη μέλη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και/ή υπήκοοι των εν λόγω κρατών, σε οποιονδήποτε συνδυασμό, είτε εξ ιδίων είτε από κοινού με το Ηνωμένο Βασίλειο και/ή υπηκόους του Ηνωμένου Βασιλείου κατέχουν άνω του 50 % της επιχείρησης και έχουν τον πραγματικό έλεγχο της, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων·
 - γ) στην περίπτωση που αναφέρεται στο στοιχείο β) σημείο ii), ήταν κάτοχοι έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 την ημέρα πριν από την πρώτη ημέρα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού κατά το άρθρο 12 παράγραφος 2·
5. «πραγματικός έλεγχος»: η σχέση που συνίσταται σε δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα τα οποία, είτε χωριστά είτε από κοινού, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών

πραγματικών ή νομικών εκτιμήσεων, παρέχουν τη δυνατότητα άσκησης άμεσης ή έμμεσης αποφασιστικής επιρροής σε μια επιχείρηση, ιδίως με:

- (a) το δικαίωμα χρήσης όλων ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης·
- (b) δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν αποφασιστική επιρροή στη σύνθεση, την ψηφοφορία ή τις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης ή επηρεάζουν καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπο αποφασιστικά τη λειτουργία της επιχείρησης·

6. «δίκαιο περί ανταγωνισμού»: δίκαιο που πραγματεύεται την κάτωθι συμπεριφορά, εφόσον ενδέχεται να αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών:

- α) συμπεριφορά που συνίσταται σε:
 - i) συμφωνίες μεταξύ αερομεταφορέων, αποφάσεις των ενώσεων αερομεταφορέων και εναρμονισμένες πρακτικές που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη στρέβλωση του ανταγωνισμού·
 - ii) κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης από έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς·
 - iii) μέτρα που λαμβάνονται ή διατηρούνται σε ισχύ από το Ηνωμένο Βασίλειο σε δημόσιες επιχειρήσεις και σε επιχειρήσεις στις οποίες το Ηνωμένο Βασίλειο χορηγεί ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα, τα οποία αντίκεινται στα σημεία i) ή ii)· και
- β) συγκεντρώσεις μεταξύ αερομεταφορέων οι οποίες παρακωλύουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, ιδίως συνεπεία της δημιουργίας ή της ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης·

7. «επιδότηση»: κάθε οικονομική συνεισφορά η οποία χορηγείται σε αερομεταφορέα ή σε αερολιμένα από την κυβέρνηση ή από άλλον δημόσιο φορέα οποιουδήποτε επιπέδου, προσφέρει πλεονέκτημα και περιλαμβάνει:

- α) την άμεση μεταφορά κεφαλαίων, όπως επιχορηγήσεις, δάνεια ή εισφορά ιδίων κεφαλαίων, πιθανή άμεση μεταφορά κεφαλαίων, ανάληψη υποχρεώσεων, όπως εγγυήσεις δανείων, εισφορές κεφαλαίου, κυριότητα, πτωχευτική προστασία ή ασφάλιση·
- β) διαφυγόντα δημοσιονομικά έσοδα ή μη είσπραξη εσόδων που διαφορετικά θα ήταν οφειλόμενα·
- γ) παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, εκτός της γενικής υποδομής, ή αγορά αγαθών ή υπηρεσιών· ή
- δ) καταβολή πληρωμών σε σύστημα χρηματοδοτήσεων ή ανάθεση ή εντολή σε ιδιωτικό φορέα να διενεργήσει μία ή περισσότερες από τις πράξεις που περιγράφονται στα στοιχεία α), β) και γ), οι οποίες κανονικά υπάγονται στην αρμοδιότητα της κυβέρνησης ή άλλου δημόσιου φορέα και η πρακτική δεν διαφέρει ουσιαστικά από τις πρακτικές που ακολουθούν κανονικά οι κυβερνήσεις.

Θεωρείται ότι χρηματική συνεισφορά από κυβέρνηση ή άλλο δημόσιο φορέα δεν αποφέρει όφελος, εάν ένας ιδιωτικός φορέας της αγοράς ευρισκόμενος στην ίδια κατάσταση με τον εν λόγω δημόσιο φορέα που έχει ως κίνητρο αποκλειστικά τις προοπτικές κερδοφορίας, θα είχε προβεί στην ίδια χρηματική συνεισφορά·

8. «ανεξάρτητη αρχή ανταγωνισμού»: αρχή η οποία είναι αρμόδια για την εφαρμογή και την επιβολή του δικαίου περί ανταγωνισμού, καθώς και για τον έλεγχο των επιδοτήσεων, και πληροί όλους τους ακόλουθους όρους:
- α) η αρχή είναι λειτουργικά ανεξάρτητη και είναι κατάλληλα εφοδιασμένη με τους αναγκαίους πόρους για την εκτέλεση των καθηκόντων της·
 - β) κατά την εκτέλεση των καθηκόντων και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, η αρχή έχει τις κατάλληλες εγγυήσεις ανεξαρτησίας από πολιτική ή άλλη εξωτερική επιρροή και ενεργεί αμερόληπτα· και
 - γ) οι αποφάσεις της αρχής υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο·
9. «διάκριση»: κάθε είδους διαφοροποίηση χωρίς αντικειμενική αιτιολόγηση όσον αφορά την παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των δημοσίων υπηρεσιών, που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ή όσον αφορά τη μεταχείρισή τους από δημόσιες αρχές που σχετίζονται με τις εν λόγω υπηρεσίες·
10. «υπηρεσία τακτικής αεροπορικής μεταφοράς»: σειρά πτήσεων η οποία έχει όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- α) σε κάθε πτήση διατίθενται θέσεις και/ή χωρητικότητα μεταφοράς φορτίου και/ή ταχυδρομείου προς ατομική πώληση στο κοινό (είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του)·
 - β) εκτελείται κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετείται η κυκλοφορία μεταξύ δύο ίδιων ή περισσότερων αερολιμένων, είτε:
 - i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων ή
 - ii) με πτήσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά·
11. «υπηρεσία έκτακτης αεροπορικής μεταφοράς»: εκτελούμενη εμπορική υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς άλλη από την υπηρεσία τακτικής αεροπορικής μεταφοράς·
12. «επικράτεια της Ένωσης»: το έδαφος, τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα των κρατών μελών στα οποία εφαρμόζεται η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπό τους όρους που καθορίζονται στις εν λόγω Συνθήκες, και ο υπερκείμενος αυτών εναέριος χώρος·
13. «επικράτεια του Ηνωμένου Βασιλείου»: το έδαφος, τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου και ο υπερκείμενος αυτών εναέριος χώρος·
14. «σύμβαση»: η σύμβαση διεθνούς πολιτικής αεροπορίας που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

Άρθρο 3

Δικαιώματα μεταφοράς

1. Οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου μπορούν σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό:
- α) να εκτελούν πτήσεις μέσω της επικράτειας της Ένωσης χωρίς προσγείωση·
 - β) να εκτελούν στάσεις στην επικράτεια της Ένωσης για μη εμπορικούς σκοπούς, κατά την έννοια της σύμβασης·

- γ) να εκτελούν τακτικές και έκτακτες υπηρεσίες διεθνών αεροπορικών μεταφορών επιβατών, συνδυασμό υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και φορτίου και υπηρεσίες μεταφοράς μόνον φορτίου μεταξύ δύο οιονδήποτε σημείων, το ένα από τα οποία βρίσκεται στην επικράτεια του Ηνωμένου Βασιλείου και το άλλο στην επικράτεια της Ένωσης.
2. Με την επιφύλαξη των άρθρων 4 και 5, κατά την παροχή υπηρεσιών τακτικών αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η συνολική χωρητικότητα περιόδου προγραμματισμού που πρέπει να παρέχουν οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου για διαδρομές μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και κάθε κράτους μέλους δεν υπερβαίνει τον συνολικό αριθμό συχνοτήτων εξυπηρέτησης των διαδρομών αυτών από τους εν λόγω αερομεταφορείς κατά τη διάρκεια αντίστοιχα της χειμερινής και της θερινής περιόδου προγραμματισμού της IATA του έτους 2018.
3. Τα κράτη μέλη δεν διαπραγματεύονται ούτε συνάπτουν διμερείς συμφωνίες ή ρυθμίσεις με το Ηνωμένο Βασίλειο σε θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη δεν χορηγούν κατ' άλλον τρόπο στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, δικαιώματα άλλα από εκείνα που χορηγούνται βάσει του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

Ισοδυναμία δικαιωμάτων

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί τα δικαιώματα που χορηγεί το Ηνωμένο Βασίλειο σε αερομεταφορείς της Ένωσης και τους όρους άσκησής τους.
2. Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι τα δικαιώματα που χορηγεί το Ηνωμένο Βασίλειο σε αερομεταφορείς της Ένωσης δεν είναι, εκ του νόμου ή εκ των πραγμάτων, ισοδύναμα εκείνων που παρέχονται στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ή ότι τα δικαιώματα αυτά δεν είναι εξίσου διαθέσιμα σε όλους τους αερομεταφορείς της Ένωσης, μπορεί, για να αποκατασταθεί η ισοδυναμία, με εκτελεστικές πράξεις εκδιδόμενες σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 25 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008:
- α) να αναπροσαρμόσει τη χωρητικότητα που διατίθεται στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου εντός των ορίων που καθορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 και να ζητήσει από τα κράτη μέλη να αναπροσαρμόσουν τις άδειες εκμετάλλευσης των αερομεταφορέων του Ηνωμένου Βασιλείου, τόσο τις ήδη υπάρχουσες όσο και τις νέες, αναλόγως·
- β) να ζητήσει από τα κράτη μέλη να απορρίψουν, να αναστείλουν ή να ανακαλέσουν τις εν λόγω άδειες εκμετάλλευσης· ή
- γ) να λάβει κάθε άλλο πρόσφορο μέτρο.

Άρθρο 5

Θεμιτός ανταγωνισμός

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί τους όρους υπό τους οποίους οι αερομεταφορείς της Ένωσης και οι αερολιμένες της Ένωσης ανταγωνίζονται τους αερομεταφορείς του

Ηνωμένου Βασιλείου και τους αερολιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου στην παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό.

2. Εφόσον κρίνει ότι, συνεπεία κατάστασης κατά την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, οι εν λόγω όροι είναι αισθητά λιγότερο ευνοϊκοί από εκείνους που ισχύουν για τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου, η Επιτροπή μπορεί, για να διορθωθεί η συγκεκριμένη κατάσταση, με εκτελεστικές πράξεις εκδιδόμενες σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 25 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008:
 - α) να αναπροσαρμόσει τη χωρητικότητα που διατίθεται στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου εντός των ορίων που καθορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 και να απαιτήσει από τα κράτη μέλη να αναπροσαρμόσουν τις άδειες εκμετάλλευσης των αερομεταφορέων του Ηνωμένου Βασιλείου, τόσο τις ήδη υπάρχουσες όσο και τις νέες, αναλόγως·
 - β) να απαιτήσει από τα κράτη μέλη να απορρίψουν, να αναστείλουν ή να ανακαλέσουν τις άδειες εκμετάλλευσης ορισμένων ή όλων των αερομεταφορέων του Ηνωμένου Βασιλείου· ή
 - γ) να λάβει κάθε άλλο πρόσφορο μέτρο.
3. Εκτελεστικές πράξεις βάσει της παραγράφου 2 είναι δυνατόν να εκδοθούν για τη διόρθωση των κάτωθι καταστάσεων:
 - α) χορήγηση επιδοτήσεων από το Ηνωμένο Βασίλειο·
 - β) μη θέσπιση ή μη αποτελεσματική εφαρμογή από το Ηνωμένο Βασίλειο του δικαίου περί ανταγωνισμού·
 - γ) μη σύσταση ή μη διατήρηση από το Ηνωμένο Βασίλειο ανεξάρτητης αρχής ανταγωνισμού·
 - δ) εφαρμογή από το Ηνωμένο Βασίλειο προτύπων σχετικά με την προστασία των εργαζομένων, την ασφάλεια πτήσεων, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες ή το περιβάλλον κατώτερων εκείνων που ορίζει το δίκαιο της Ένωσης ή, ελλείψει σχετικών διατάξεων στο δίκαιο της Ένωσης, κατώτερων εκείνων που εφαρμόζονται από όλα τα κράτη μέλη ή, εν πάση περιπτώσει, κατώτερων των σχετικών διεθνών προτύπων·
 - ε) κάθε μορφή διάκρισης εις βάρος των αερομεταφορέων της Ένωσης.
4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί πληροφορίες από τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου ή τους αερολιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου ή οι αερολιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου δεν διαβιβάσουν τις πληροφορίες που τους έχουν ζητηθεί εντός εύλογης προθεσμίας που έταξε η Επιτροπή, ή εφόσον διαβιβάσουν ελλιπείς πληροφορίες, η Επιτροπή μπορεί να ενεργήσει σύμφωνα με την παράγραφο 2.

Άρθρο 6

Άδεια εκμετάλλευσης

1. Με την επιφύλαξη της ενωσιακής και της εθνικής νομοθεσίας για την ασφάλεια της αεροπορίας, για να ασκούν οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου τα

δικαιώματα που τους παρέχονται βάσει του άρθρου 3, απαιτείται να λάβουν άδεια εκμετάλλευσης από κάθε κράτος μέλος στο οποίο επιθυμούν να λειτουργούν.

2. Μόλις το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος παραλάβει αίτηση χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης από αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου, χορηγεί την άδεια εκμετάλλευσης, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, υπό τον όρο ότι:
 - α) ο αιτών αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου είναι κάτοχος έγκυρης άδειας λειτουργίας σύμφωνα με τη νομοθεσία του Ηνωμένου Βασιλείου· και
 - β) ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αιτούντος αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου ασκείται και διατηρείται από το Ηνωμένο Βασίλειο, η αρμόδια αρχή είναι σαφώς προσδιορισμένη και ο αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου είναι κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδώσει η εν λόγω αρχή.
3. Με την επιφύλαξη της ανάγκης να δοθεί επαρκής χρόνος για τη διεξαγωγή των απαραίτητων αξιολογήσεων, οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν τις αιτήσεις τους για άδεια εκμετάλλευσης από την ημέρα έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη έχουν την αρμοδιότητα να εγκρίνουν τις αιτήσεις αυτές από την ημέρα αυτή, υπό τον όρο ότι πληρούνται οι όροι έγκρισης. Ωστόσο, κάθε άδεια χορηγούμενη κατ' αυτόν τον τρόπο παράγει αποτελέσματα το ενωρίτερο από την πρώτη ημέρα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού κατά το άρθρο 12 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Επιχειρησιακά σχέδια, προγράμματα και πίνακες δρομολογίων

1. Οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου υποβάλλουν προς έγκριση τα επιχειρησιακά σχέδια, τα προγράμματα και τους πίνακες δρομολογίων για τις οικείες υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών στις αρμόδιες αρχές κάθε ενδιαφερόμενου κράτους μέλους. Κάθε τέτοια αίτηση υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες πριν από την έναρξη εκτέλεσης των υπηρεσιών.
2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 6, για την περίοδο προγραμματισμού της IATA που είναι σε εξέλιξη την πρώτη ημέρα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού κατά το άρθρο 12 παράγραφος 2 και για την πρώτη επακόλουθη περίοδο, τα επιχειρησιακά σχέδια, τα προγράμματα και οι πίνακες δρομολογίων επιτρέπεται να υποβληθούν και να εγκριθούν πριν από την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 8

Απόρριψη, ανάκληση, αναστολή και περιορισμός αδειάς εκμετάλλευσης

1. Τα κράτη μέλη απορρίπτουν, ή, ανάλογα με την περίπτωση, ανακαλούν ή αναστέλλουν την άδεια εκμετάλλευσης αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου εφόσον:
 - α) ο αερομεταφορέας δεν πληροί τις προϋποθέσεις για να χαρακτηριστεί αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου βάσει του παρόντος κανονισμού· ή
 - β) δεν πληροί τους όρους του άρθρου 6 παράγραφος 2.

2. Τα κράτη μέλη απορρίπτουν, ανακαλούν, αναστέλλουν, περιορίζουν ή επιβάλλουν όρους στην άδεια εκμετάλλευσης αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου, ή περιορίζουν τις λειτουργίες του ή επιβάλλουν όρους σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) δεν τηρούνται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες·
 - β) δεν τηρούνται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις εισόδου στο έδαφος, λειτουργίας εντός του εδάφους ή αναχώρησης από το έδαφος ενδιαφερόμενου κράτους μέλους αεροσκάφους χρησιμοποιούμενου στις αεροπορικές μεταφορές·
 - γ) δεν τηρούνται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις εισόδου στο έδαφος, λειτουργίας εντός του εδάφους ή αναχώρησης από το έδαφος ενδιαφερόμενου κράτους μέλους επιβατών, πληρώματος, αποσκευών, φορτίου και/ή ταχυδρομείου με αεροσκάφος (συμπεριλαμβανομένων των κανονιστικών διατάξεων για τις διατυπώσεις εισόδου, τις εξουσιοδοτήσεις, τη μετανάστευση, τον έλεγχο διαβατηρίων, τις τελωνειακές διατυπώσεις και την καραντίνα ή για το ταχυδρομείο οι διατάξεις περί ταχυδρομείου).
3. Τα κράτη μέλη απορρίπτουν, ανακαλούν, αναστέλλουν, περιορίζουν ή επιβάλλουν όρους στην άδεια εκμετάλλευσης αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου, ή περιορίζουν τις λειτουργίες του ή επιβάλλουν όρους, εφόσον το απαιτήσει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 4 ή 5.
4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για αποφάσεις απόρριψης ή ανάκλησης της άδειας εκμετάλλευσης αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2.

Άρθρο 9

Πιστοποιητικά και άδειες

Αναγνωρίζεται από τα κράτη μέλη η εγκυρότητα πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, πιστοποιητικών επάρκειας και αδειών που έχουν εκδοθεί ή έχουν καταστεί έγκυρες από το Ηνωμένο Βασίλειο και εξακολουθούν να ισχύουν με σκοπό την εκτέλεση των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που παρέχουν αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου δυνάμει του παρόντος κανονισμού, υπό τον όρο ότι τα εν λόγω πιστοποιητικά ή άδειες έχουν εκδοθεί ή έχουν καταστεί έγκυρες δυνάμει, κατ' ελάχιστο, των σχετικών διεθνών προτύπων που έχουν καθορισθεί με βάση τη σύμβαση ή έχουν εκδοθεί ή έχουν καταστεί έγκυρες σύμφωνα με αυτά.

Άρθρο 10

Διαβούλευση και συνεργασία

1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών πραγματοποιούν διαβουλεύσεις και συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, όποτε απαιτείται για να διασφαλίζεται η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
2. Τα κράτη μέλη, κατόπιν σχετικού αιτήματος, παρέχουν στην Επιτροπή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση τις πληροφορίες που λαμβάνουν βάσει της παραγράφου 1 ή άλλες πληροφορίες σημαντικές για την εφαρμογή των άρθρων 4 και 5 του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 11

Επιτροπή

Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 25 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

Άρθρο 12

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Εφαρμόζεται από την επομένη της ημέρας κατά την οποία το δίκαιο της Ένωσης παύει να ισχύει ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 3 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.
Ωστόσο, το άρθρο 6 παράγραφος 3 και το άρθρο 7 παράγραφος 2 εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται εάν συναφθεί με το Ηνωμένο Βασίλειο συμφωνία αποχώρησης σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 2 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία θα έχει αρχίσει να ισχύει μέχρι την ημερομηνία που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2.
4. Ο παρών κανονισμός παύει να ισχύει την ενωρίτερη από τις ακόλουθες δύο ημερομηνίες:
 - α) την ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να ισχύει ή, κατά περίπτωση, εφαρμόζεται προσωρινά συμφωνία μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου που διέπει την μεταξύ τους παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών· ή
 - β) 30 Μαρτίου 2020.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος