



Bruxelles, 19.12.2018
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo a norme comuni per garantire una connettività di base del trasporto aereo in
relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. Ciò significa che, se l'accordo di recesso¹ non sarà ratificato, il diritto primario e il diritto derivato dell'Unione cesseranno di essere applicabili al Regno Unito a decorrere dal 30 marzo 2019 ("la data del recesso"). Il Regno Unito diventerà allora un "paese terzo".

Il trasporto aereo internazionale non può essere effettuato senza il consenso esplicito degli Stati interessati: essi hanno infatti sovranità completa ed esclusiva sullo spazio aereo sovrastante il loro territorio. È consuetudine che gli Stati organizzino il trasporto aereo tra di loro sulla base di accordi bilaterali sui servizi aerei (ASA) che sanciscono i diritti specifici reciprocamente concessi e le condizioni per il loro esercizio. I diritti di traffico e i servizi direttamente correlati al loro esercizio sono espressamente esclusi dall'ambito di applicazione dell'accordo generale sugli scambi di servizi².

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

Salvo disposizioni contrarie contenute in un accordo di recesso, i servizi di trasporto aereo tra il Regno Unito e gli Stati membri cesserebbero di essere disciplinati da tale regolamento al momento del recesso. Inoltre, alcuni vettori aerei che sono titolari di una licenza d'esercizio rilasciata dal Regno Unito, o che hanno il principale centro di attività nel Regno Unito, o della cui quota maggioritaria sono proprietari il Regno Unito o suoi cittadini, o che sono effettivamente controllati dal Regno Unito o da suoi cittadini, cesserebbero di soddisfare le condizioni previste dal suddetto regolamento per essere considerati come vettori dell'Unione.

Ne consegue che, salvo disposizioni contrarie contenute in un accordo di recesso, a decorrere dal 30 marzo 2019 la prestazione di servizi aerei tra il Regno Unito e gli Stati membri da parte dei rispettivi vettori sarebbe priva di base giuridica. I vettori in una delle situazioni summenzionate perderebbero la licenza d'esercizio dell'Unione e, di conseguenza, non godrebbero più del diritto di prestare servizi aerei all'interno dell'Unione.

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

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

² Allegato 1B dell'accordo di Marrakech che istituisce l'Organizzazione mondiale del commercio, Marrakech, 15 aprile 1994.

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

Nella comunicazione del 13 novembre 2018 "Prepararsi al recesso del Regno Unito dall'Unione europea del 30 marzo 2019: un piano d'azione per ogni evenienza"³, la Commissione ha annunciato l'intenzione di proporre misure volte a permettere ai vettori aerei del Regno Unito di sorvolare il territorio dell'Unione europea, di effettuare scali tecnici (ad esempio rifornimento di carburante senza imbarco/sbarco di passeggeri) e di atterrare nell'Unione europea per poi ritornare nel Regno Unito. Tali misure sarebbero subordinate alla reciprocità ossia a che il Regno Unito applichi misure equivalenti ai vettori aerei dell'Unione europea.

La presente proposta persegue quindi l'obiettivo di stabilire misure provvisorie per disciplinare il trasporto aereo tra l'Unione e il Regno Unito in seguito al recesso di tale paese dall'Unione (articolo 1). Tali misure sono intese a garantire la connettività di base nel corso di un breve periodo transitorio (articolo 12).

In primo luogo (articolo 3), il regolamento proposto prevede la concessione unilaterale a vettori aerei del Regno Unito di diritti di traffico di prima, seconda, terza e quarta libertà, in modo che essi possano continuare a sorvolare il territorio dell'Unione, a effettuare scali tecnici, nonché a servire rotte dirette tra i rispettivi territori. Non è operata alcuna distinzione tra operazioni di trasporto passeggeri e merci, né tra servizi di linea e non di linea. Coerentemente con l'obiettivo del regolamento proposto di garantire la connettività di base, la capacità che i vettori aerei del Regno Unito saranno autorizzati a offrire è congelata ai livelli precedenti la Brexit, espressi in numero di voli ("frequenze"). Nessuno dei normali meccanismi di flessibilità operativa (quali accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, leasing di aeromobili, cambio di aeromobile o coterminizzazione) è stato previsto per i vettori del Regno Unito ai fini della prestazione di servizi aerei ai sensi del regolamento.

Poiché i diritti concessi ai vettori del Regno Unito sono soggetti al principio di "reciprocità", il regolamento proposto (articolo 4) prevede un meccanismo atto a garantire che i diritti di cui godono i vettori dell'Unione nel Regno Unito restino equivalenti a quelli concessi ai vettori del Regno Unito ai sensi del regolamento proposto. In caso contrario, alla Commissione è conferito il potere di adottare le misure necessarie per porre rimedio a tale situazione mediante atti di esecuzione, compresa la limitazione o la revoca di autorizzazioni di esercizio dei vettori aerei del Regno Unito. La valutazione del livello di equivalenza e l'adozione di misure correttive da parte della Commissione non si limitano alla rigorosa corrispondenza formale tra le disposizioni giuridiche dei due paesi in considerazione delle nette differenze esistenti tra i rispettivi mercati e della necessità di evitare un approccio meramente speculare, che potrebbe essere in ultima analisi controproducente per gli interessi dell'Unione.

³ COM(2018) 880 final.

Proprio mentre l'Unione si adopera per concludere accordi in tutti i suoi servizi aerei, il regolamento proposto, anche se mira a garantire temporaneamente una connettività di base, stabilisce un meccanismo flessibile per fare in modo che i vettori aerei dell'Unione godano di eque e pari opportunità per competere con i vettori del Regno Unito una volta che tale paese non sarà più vincolato dal diritto dell'Unione. La necessità di assicurare eque condizioni di concorrenza impone che, anche dopo il recesso, il Regno Unito continui ad applicare norme sufficientemente rigorose nel settore del trasporto aereo per quanto riguarda: la concorrenza leale, compresa la regolamentazione dei cartelli, dell'abuso di posizione dominante e delle concentrazioni; il divieto di sovvenzioni pubbliche ingiustificate; la tutela dei lavoratori; la protezione dell'ambiente; la sicurezza. Occorre garantire inoltre che i vettori dell'Unione non siano oggetto di pratiche discriminatorie nel Regno Unito, né *de iure* né *de facto*. Il regolamento proposto attribuisce quindi alla Commissione (articolo 5) il compito di controllare le condizioni della concorrenza tra i vettori aerei dell'Unione e del Regno Unito e la autorizza ad adottare, mediante atti di esecuzione, le disposizioni necessarie a garantire che tali condizioni continuino ad essere soddisfatte in ogni momento.

Le procedure necessarie sono stabilite in modo da consentire agli Stati membri di verificare che i vettori aerei, gli aeromobili e gli equipaggi che entrano nel loro territorio ai sensi del presente regolamento siano titolari di licenza o autorizzati dal Regno Unito conformemente agli standard di sicurezza riconosciuti a livello internazionale, che tutta la normativa pertinente nazionale e dell'Unione sia rispettata e che non siano superati e che non siano superati i diritti concessi (articoli da 6 a 9).

Viene inserita una disposizione esplicita per ricordare che gli Stati membri non devono negoziare né concludere accordi bilaterali sui servizi aerei con il Regno Unito su questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che essi non devono concedere in altro modo ai vettori del Regno Unito, in relazione con il trasporto aereo, diritti diversi da quelli concessi dal presente regolamento (articolo 3). Ovviamente le rispettive autorità competenti saranno tuttavia in grado di collaborare ove necessario ai fini della corretta attuazione del regolamento (articolo 10), in modo da ridurre al minimo le perturbazioni della gestione dei servizi aerei che continueranno a essere prestati sotto la sua egida dopo il recesso del Regno Unito.

Il 13 dicembre 2018 il Consiglio europeo (articolo 50) ha rinnovato l'invito a intensificare i lavori a tutti i livelli per prepararsi alle conseguenze del recesso del Regno Unito, prendendo in considerazione tutti gli esiti possibili. Il presente atto rientra in un pacchetto di misure che la Commissione sta adottando in risposta a tale invito.

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

Il regolamento proposto è inteso come una *lex specialis* che permetterebbe di affrontare alcune delle conseguenze derivanti dal fatto che, a decorrere dal recesso del Regno Unito e in assenza di un accordo di recesso, il regolamento (CE) n. 1008/2008 non si applicherà più al trasporto aereo tra il Regno Unito e i restanti Stati membri. Le disposizioni proposte si limitano a quanto è necessario a tale riguardo, in modo da evitare perturbazioni sproporzionate. La loro applicazione è prevista solo per un periodo di tempo limitato. La presente proposta è pertanto pienamente conforme alla legislazione in vigore e in particolare al regolamento (CE) n. 1008/2008.

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

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

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

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

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

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

- **Proporzionalità**

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

- **Scelta dell'atto giuridico**

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

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

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

Non pertinente a causa del carattere eccezionale, temporaneo e irripetibile dell'evento che rende necessario tale proposta che non riguarda gli obiettivi della legislazione vigente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

I problemi posti dal recesso del Regno Unito dall'UE e le possibili soluzioni sono stati sollevati da vari portatori di interessi del settore aereo e da rappresentanti degli Stati membri.

Un tema comune delle opinioni formulate è la necessità di un intervento di regolamentazione al fine di assicurare un determinato livello di connettività aerea. Per quanto riguarda i diritti di traffico, i portatori di interessi non sono in grado di adottare proprie misure di emergenza al fine di attenuare gli effetti negativi dell'eventuale mancanza di un accordo di recesso. I rappresentanti di almeno sei vettori aerei, gruppi di vettori aerei e aeroporti (per lo più attraverso Airports Council International Europe) hanno espresso il parere che è opportuno mantenere lo status quo con i vettori aerei del Regno Unito, mantenendo inalterato il livello di accesso al mercato precedente al recesso. Altri portatori di interessi (soprattutto i rappresentanti dei vettori aerei dell'UE-27) hanno sostenuto al contrario che lo status quo non dovrebbe essere mantenuto in assenza di un completo allineamento normativo, al fine di garantire eque condizioni di concorrenza nel mercato. Il 12 giugno 2018 la Commissione ha organizzato un seminario dell'UE-27 sui preparativi per il recesso, nel corso del quale gli esperti dell'aviazione civile degli Stati membri hanno in particolare messo in luce la necessità di adottare misure di emergenza a livello dell'UE al fine di garantire la connettività di base tra l'UE a 27 e il Regno Unito nel caso in cui non venga concluso un accordo di recesso.

Di tali osservazioni si è tenuto debito conto in sede di preparazione della proposta.

- **Assunzione e uso di perizie**

Varie valutazioni delle conseguenze del recesso del Regno Unito per quanto riguarda il settore del trasporto aereo sono state trasmesse alla Commissione dai portatori di interessi. Tali valutazioni concludono che l'assenza di traffico aereo tra l'UE-27 e il Regno Unito potrebbe causare gravi perturbazioni nell'UE-27. La connettività aerea svolge un ruolo fondamentale nell'economia in generale. Oltre ad agevolare la mobilità, il trasporto aereo costituisce un importante volano per il commercio, la crescita e l'occupazione. Il contributo diretto del trasporto aereo al Pil dell'UE ammonta a 110 miliardi di EUR, mentre l'impatto complessivo, incluso il turismo, raggiunge i 510 miliardi di EUR grazie all'effetto moltiplicatore⁴. In totale, il trasporto di passeggeri tra l'UE-27 e il Regno Unito rappresentava nel 2016 il 16 % di tutto il traffico intra UE, pur con notevoli variazioni tra gli Stati membri dell'UE, arrivando anche a superare il 25 %. Nel 2017 inoltre il 19,3 % del trasporto aereo intra UE era appannaggio di vettori aerei abilitati nel Regno Unito, mentre il 44,7 % del traffico tra UE-27 e Regno Unito era appannaggio di vettori aerei abilitati nell'UE-27. Esistono opzioni alternative di trasporto, in particolare di trasporto ferroviario e marittimo, ma soltanto per un numero limitato di paesi come il Belgio, la Francia e l'Irlanda. Per gli altri paesi più lontani della parte orientale e meridionale dell'Unione, i tempi del trasporto stradale e ferroviario non consentono di sostituire tali modi di trasporto al trasporto aereo. Di conseguenza è necessario attenuare la gravità delle conseguenze per l'economia e per i cittadini dell'UE-27 della perdita totale di connettività aerea.

- **Valutazione d'impatto**

Una valutazione d'impatto non è necessaria in considerazione dell'eccezionalità della situazione e delle esigenze limitate del periodo durante il quale è attuato il cambiamento dello status del Regno Unito. Non sono disponibili opzioni materialmente e giuridicamente diverse da quelle proposte.

⁴ Steer Davies Gleave - Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report (studio sull'occupazione e sulle condizioni di lavoro nel trasporto aereo e negli aeroporti: relazione finale), 2015.

- **Diritti fondamentali**

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

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non pertinente.

5. ALTRI ELEMENTI

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

Non pertinente.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo a norme comuni per garantire una connettività di base del trasporto aereo in relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁵,

visto il parere del Comitato delle regioni⁶,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. I trattati cesseranno di essere applicabili al Regno Unito a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo di recesso o, in mancanza di tale accordo, due anni dopo la notifica, vale a dire dal 30 marzo 2019, salvo che il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, decida all'unanimità di prorogare tale termine.
- (2) Il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ stabilisce le condizioni per il rilascio della licenza di esercizio dell'Unione ai vettori aerei e sancisce la libertà di prestare servizi aerei intra UE.
- (3) In assenza di disposizioni particolari, il recesso del Regno Unito dall'Unione comporterebbe la cessazione di tutti i diritti e di tutti gli obblighi derivanti dal diritto dell'Unione in materia di accesso al mercato come stabilito dal regolamento (CE) n. 1008/2008, per quanto concerne le relazioni tra il Regno Unito e i restanti 27 Stati membri.
- (4) È pertanto necessario definire un insieme di misure temporanee che permettano ai vettori abilitati nel Regno Unito di operare servizi di trasporto aereo tra il territorio di tale paese e quello dei restanti 27 Stati membri. Al fine di garantire un corretto equilibrio tra il Regno Unito e i restanti Stati membri, i diritti così attribuiti

⁵ GU C del , pag. .

⁶ GU C del [...], pag. .

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

dovrebbero essere subordinati al conferimento da parte del Regno Unito di diritti equivalenti ai vettori aerei abilitati nell'Unione europea e rispettare determinate condizioni atte a garantire una concorrenza leale.

- (5) Al fine di rispecchiare il carattere temporaneo del presente regolamento, la sua applicazione dovrebbe essere limitata a un breve periodo di tempo, fatta salva l'eventuale negoziazione ed entrata in vigore di un futuro accordo per la prestazione di servizi aerei tra l'Unione e il Regno Unito.
- (6) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda l'adozione di misure atte a garantire un giusto grado di reciprocità tra i diritti concessi unilateralmente dall'Unione e dal Regno Unito ai vettori aerei dell'altra parte, e ad assicurare che i vettori dell'Unione possano competere con i vettori del Regno Unito a condizioni eque nell'offerta di servizi aerei. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸.
- (7) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia stabilire le misure provvisorie per disciplinare i trasporti aerei tra l'Unione europea e il Regno Unito in caso di mancata conclusione di un accordo di recesso, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (8) Le disposizioni del presente regolamento dovrebbero entrare in vigore con urgenza e applicarsi, in linea di principio, a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di essere applicabili al e nel Regno Unito, fatta salva l'entrata in vigore entro quella data di un accordo di recesso concluso con il Regno Unito. Tuttavia, al fine di consentire l'espletamento il prima possibile delle procedure amministrative necessarie, talune disposizioni dovrebbero applicarsi a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Ambito di applicazione

Il presente regolamento istituisce una serie di misure temporanee che disciplinano il trasporto aereo tra l'Unione e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord (il "Regno Unito") in seguito al suo recesso dall'Unione.

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

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

1. "trasporto aereo": il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione, che include i servizi aerei di linea e non di linea;
2. "trasporto aereo internazionale": il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;
3. "vettore aereo dell'Unione": un vettore aereo in possesso di una licenza d'esercizio valida rilasciata da un'autorità competente per il rilascio delle licenze a norma del capo II del regolamento (CE) n. 1008/2008;
4. "vettore aereo del Regno Unito": un vettore aereo che:
 - a) ha il principale centro di attività nel Regno Unito e
 - b) soddisfa una delle due condizioni seguenti:
 - i) il Regno Unito e/o i cittadini del Regno Unito detengono oltre il 50 % dell'impresa e la controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, oppure
 - ii) gli Stati membri dell'Unione e/o i cittadini degli Stati membri dell'Unione e/o di altri Stati membri dello Spazio economico europeo e/o i cittadini di tali Stati, in qualsiasi combinazione, da soli o insieme al Regno Unito e/o ai cittadini del Regno Unito detengono oltre il 50 % dell'impresa e la controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie;
 - c) nel caso di cui alla lettera b), punto ii), il giorno precedente il primo giorno di applicazione del presente regolamento di cui all'articolo 12, paragrafo 2, era in possesso di una licenza d'esercizio valida a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008;
5. "controllo effettivo": un complesso di diritti, rapporti contrattuali, o ogni altro mezzo che separatamente o congiuntamente e tenendo presenti le circostanze di fatto o di diritto del singolo caso conferiscono la possibilità di esercitare direttamente o indirettamente un'influenza determinante su un'impresa, per mezzo, in particolare:
 - a) del diritto di utilizzare in tutto o in parte il patrimonio di un'impresa;
 - b) dei diritti o dei contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni o sulle deliberazioni degli organi di un'impresa oppure conferiscono un'influenza determinante sulla gestione delle attività dell'impresa;
6. "diritto della concorrenza": la normativa che disciplina i casi seguenti, qualora essi possano avere un'incidenza sui servizi di trasporto aereo:
 - a) un comportamento che si esplica in:

- i) accordi tra i vettori aerei, decisioni prese da associazioni di vettori aerei e pratiche concordate che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza;
 - ii) abusi di posizione dominante da parte di uno o più vettori aerei;
 - iii) misure adottate o mantenute in vigore dal Regno Unito nel caso delle imprese pubbliche e delle imprese cui il Regno Unito riconosce diritti speciali o esclusivi e che contravvengono ai punti i) o ii);
 - b) concentrazioni tra vettori aerei che ostacolano in misura significativa la concorrenza effettiva, in particolare per effetto della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante;
7. "sovvenzione": qualsiasi contributo finanziario erogato a un vettore aereo o a un aeroporto da un governo o da qualsiasi altro organismo pubblico a qualsiasi livello che conferisca un vantaggio e comprenda:
- a) il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di sussidi, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi, assunzione di passività quali garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, partecipazione societaria, protezione contro il fallimento o assicurazione,
 - b) la rinuncia a entrate altrimenti dovute o la loro mancata riscossione,
 - c) la fornitura di beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero l'acquisto di beni e servizi, oppure
 - d) i versamenti a favore di un meccanismo di finanziamento oppure l'incarico o l'ordine a un organismo privato di svolgere una o più delle funzioni di cui alle lettere a), b) e c), che di norma spetterebbero alla pubblica amministrazione o ad altro organismo pubblico, e la prassi seguita non differisce in sostanza dalle prassi abituali delle pubbliche amministrazioni;
- un contributo finanziario da parte di un governo o di un altro organismo pubblico non è ritenuto conferire un vantaggio nel caso in cui un operatore privato in un'economia di mercato che agisca unicamente in base a considerazioni di redditività, nella stessa situazione dell'organismo pubblico in questione, verserebbe lo stesso contributo finanziario;
8. "autorità garante della concorrenza indipendente": un'autorità incaricata dell'applicazione e del controllo del rispetto del diritto in materia di concorrenza, come anche del controllo delle sovvenzioni, e che soddisfa tutte le seguenti condizioni:
- a) l'autorità è indipendente dal punto di vista operativo ed è opportunamente dotata delle risorse necessarie per svolgere i compiti affidatili,
 - b) nell'esecuzione dei suoi compiti e nell'esercizio dei suoi poteri, l'autorità gode delle necessarie garanzie di indipendenza da influenze politiche o altre influenze esterne e agisce con imparzialità e
 - c) le decisioni dell'autorità sono soggette a controllo giurisdizionale;
9. "pratica discriminatoria": una differenziazione di qualsiasi tipo, senza obiettiva giustificazione, riguardante la fornitura di beni o servizi, compresi i servizi pubblici,

impiegati per la prestazione di servizi di trasporto aereo o riguardante il loro trattamento da parte delle autorità pubbliche competenti per tali servizi;

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

Articolo 3

Diritti di traffico

1. I vettori aerei del Regno Unito possono, alle condizioni stabilite dal presente regolamento:
 - a) sorvolare il territorio dell'Unione senza atterrarvi;
 - b) effettuare scali nel territorio dell'Unione per scopi non commerciali, ai sensi della convenzione;
 - c) prestare servizi di trasporto aereo internazionale di linea e non di linea di passeggeri e di passeggeri e merci in combinazione e servizi "tutto merci" tra qualunque coppia di punti, uno dei quali è situato nel territorio del Regno Unito e l'altro è situato nel territorio dell'Unione.
2. Fatti salvi gli articoli 4 e 5, nella prestazione dei servizi di trasporto aereo di linea ai sensi del presente regolamento, la capacità totale stagionale che i vettori aerei del Regno Unito devono fornire per le rotte tra il Regno Unito e ciascuno Stato membro non supera il numero totale di frequenze operate da tali vettori su tali rotte rispettivamente durante le stagioni invernale ed estiva IATA per l'anno 2018.
3. Gli Stati membri non negoziano né concludono accordi o intese bilaterali con il Regno Unito su questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. Essi non concedono in altro modo ai vettori aerei del Regno Unito, in

connessione con il trasporto aereo, diritti diversi da quelli concessi dal presente regolamento.

Articolo 4

Equivalenza dei diritti

1. La Commissione monitora i diritti concessi dal Regno Unito ai vettori aerei dell'Unione e le condizioni del loro esercizio.
2. Qualora riscontri che i diritti concessi dal Regno Unito ai vettori aerei dell'Unione non sono, *de jure* o *de facto*, equivalenti a quelli concessi ai vettori aerei del Regno Unito ai sensi del presente regolamento, o che tali diritti non sono ugualmente disponibili per tutti i vettori dell'Unione, la Commissione può, al fine di ripristinare l'equivalenza, mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008:
 - a) rettificare la capacità disponibile per i vettori aerei del Regno Unito entro il limite di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e chiedere agli Stati membri di adeguare di conseguenza le autorizzazioni di esercizio dei vettori aerei del Regno Unito, sia esistenti che nuove,
 - b) chiedere agli Stati membri di rifiutare, sospendere o revocare tali autorizzazioni di esercizio oppure
 - c) adottare altre misure opportune.

Articolo 5

Concorrenza leale

1. La Commissione monitora le condizioni alle quali i vettori aerei dell'Unione e gli aeroporti dell'Unione competono con i vettori aerei del Regno Unito e gli aeroporti del Regno Unito per la prestazione di servizi di trasporto aereo di cui al presente regolamento.
2. Qualora riscontri che, in seguito a una delle situazioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo, le suddette condizioni sono sensibilmente meno favorevoli di quelle di cui godono i vettori aerei del Regno Unito, la Commissione può, al fine di porre rimedio a tale situazione, mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008:
 - a) rettificare la capacità disponibile per i vettori aerei del Regno Unito entro il limite di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e chiedere agli Stati membri di adeguare di conseguenza le autorizzazioni di esercizio dei vettori aerei del Regno Unito, sia esistenti che nuove,
 - b) chiedere agli Stati membri di rifiutare, sospendere o revocare tali autorizzazioni di esercizio per alcuni o tutti i vettori aerei del Regno Unito oppure
 - c) adottare altre misure opportune.
3. Gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 2 possono essere adottati per porre rimedio alle situazioni seguenti:

- a) la concessione di sovvenzioni da parte del Regno Unito;
 - b) la mancata introduzione o la mancata efficace applicazione da parte del Regno Unito del diritto della concorrenza;
 - c) la mancata istituzione o il mancato mantenimento da parte del Regno Unito di una autorità garante della concorrenza indipendente;
 - d) l'applicazione, da parte del Regno Unito, di norme in materia di protezione dei lavoratori, sicurezza o tutela ambientale meno rigorose di quelle stabilite nella normativa dell'Unione o, in assenza di disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione, meno rigorose di quelle applicate da tutti gli Stati membri, ovvero, in ogni caso, meno rigorose delle pertinenti norme internazionali;
 - e) qualsiasi forma di pratica discriminatoria nei confronti dei vettori aerei dell'Unione.
4. Ai fini del paragrafo 1, la Commissione può chiedere informazioni alle autorità competenti del Regno Unito, ai vettori aerei del Regno Unito o agli aeroporti del Regno Unito. Se le autorità competenti del Regno Unito, i vettori aerei del Regno Unito o gli aeroporti del Regno Unito non forniscono le informazioni richieste entro il termine ragionevole stabilito dalla Commissione o forniscono informazioni incomplete, la Commissione può procedere conformemente al paragrafo 2.

Articolo 6

Autorizzazione di esercizio

1. Fatta salva la legislazione nazionale e dell'Unione in materia di sicurezza aerea, al fine di esercitare i diritti loro riconosciuti ai sensi dell'articolo 3, i vettori aerei del Regno Unito devono ottenere un'autorizzazione di esercizio da ciascuno Stato membro in cui intendono operare.
2. Al ricevimento di una domanda di autorizzazione di esercizio da un vettore aereo del Regno Unito, lo Stato membro interessato accorda senza indebito ritardo l'opportuna autorizzazione di esercizio, a condizione che:
 - a) il vettore aereo del Regno Unito che ha presentato la domanda sia in possesso di una licenza d'esercizio valida conformemente alla legislazione del Regno Unito e
 - b) sul vettore aereo del Regno Unito che ha presentato la domanda sia esercitato e mantenuto dal Regno Unito l'effettivo controllo normativo, che l'autorità competente sia chiaramente individuata e che il vettore aereo del Regno Unito sia titolare di un certificato di operatore aereo rilasciato da tale autorità.
3. Fatta salva la necessità di consentire un tempo sufficiente per lo svolgimento delle necessarie valutazioni, i vettori aerei del Regno Unito sono autorizzati a presentare le domande di autorizzazione di esercizio a partire dal giorno di entrata in vigore del presente regolamento. Gli Stati membri hanno il potere di approvare tali domande a partire da tale data, purché siano soddisfatte le condizioni per tale approvazione. Tuttavia, qualsiasi autorizzazione così rilasciata entra in vigore non prima del primo giorno di applicazione del presente regolamento di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

Articolo 7

Piani operativi, programmi e orari

1. I vettori aerei del Regno Unito presentano alle autorità competenti di tutti gli Stati membri interessati, per approvazione, i piani operativi, i programmi e gli orari relativi ai servizi aerei. Ciascuna di tali trasmissioni è effettuata almeno 30 giorni prima dell'inizio delle operazioni.
2. Fatto salvo l'articolo 6, i piani operativi, i programmi e gli orari per la stagione IATA in corso il primo giorno di applicazione del presente regolamento di cui all'articolo 12, paragrafo 2, e quelli per la prima stagione successiva possono essere presentati e approvati anteriormente a tale data.

Articolo 8

Rifiuto, revoca, sospensione e limitazione di una autorizzazione

1. Gli Stati membri rifiutano, o se del caso, revocano o sospendono l'autorizzazione di esercizio di un vettore aereo del Regno Unito se:
 - a) il vettore aereo non può essere considerato un vettore aereo del Regno Unito ai sensi del presente regolamento, oppure
 - b) non siano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2.
2. Gli Stati membri rifiutano, revocano, sospendono, limitano o subordinano a condizioni l'autorizzazione di esercizio di un vettore aereo del Regno Unito, oppure limitano o subordinano a condizioni le sue operazioni in uno qualsiasi dei seguenti casi:
 - a) mancato rispetto dei requisiti di sicurezza applicabili;
 - b) mancato rispetto delle disposizioni applicabili in materia di ingresso nel territorio dello Stato membro interessato, di operazioni all'interno di tale territorio e di uscita dallo stesso degli aeromobili impiegati nel trasporto aereo;
 - c) mancato rispetto delle disposizioni applicabili in materia di ammissione nel territorio dello Stato membro interessato, di operazioni all'interno di tale territorio e di uscita dallo stesso di passeggeri, equipaggi, bagagli, merci e/o posta su aeromobili (comprese le disposizioni relative a ingresso, sdoganamento, immigrazione, passaporti, dogana e quarantena o, nel caso della posta, le normative postali).
3. Gli Stati membri rifiutano, revocano, sospendono, limitano o subordinano a condizioni le autorizzazioni di esercizio dei vettori aerei del Regno Unito, oppure limitano o subordinano a condizioni le loro operazioni, se così richiesto loro dalla Commissione conformemente agli articoli 4 o 5.
4. Gli Stati membri informano la Commissione e gli altri Stati membri in merito a tutte le decisioni di rifiutare o revocare l'autorizzazione di esercizio di un vettore aereo del Regno Unito a norma dei paragrafi 1 e 2.

Articolo 9

Certificati e licenze

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

Articolo 10

Consultazione e cooperazione

1. Le autorità competenti degli Stati membri consultano le autorità competenti del Regno Unito e collaborano con esse ove necessario per garantire l'attuazione del presente regolamento.
2. Su richiesta, gli Stati membri forniscono alla Commissione senza indebito ritardo tutte le informazioni ottenute a norma del paragrafo 1 o qualsiasi altra informazione pertinente ai fini dell'applicazione degli articoli 4 e 5 del presente regolamento.

Articolo 11

Comitato

La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 25 del regolamento (CE) n. 1008/2008.

Articolo 12

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal giorno successivo a quello in cui il diritto dell'Unione cessa di essere applicabile al Regno Unito a norma dell'articolo 50, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea.
L'articolo 6, paragrafo 3, e l'articolo 7, paragrafo 2, si applicano tuttavia a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.
3. Il presente regolamento non si applica se entro la data di cui al primo comma del paragrafo 2 è entrato in vigore un accordo di recesso concluso con il Regno Unito a norma dell'articolo 50, paragrafo 2, del trattato sull'Unione europea.
4. Il presente regolamento cessa di applicarsi a decorrere dalla prima delle due seguenti date:
 - a) la data di entrata in vigore, o, se del caso, di applicazione in via provvisoria, di un accordo tra l'Unione e il Regno Unito che disciplina la prestazione tra di loro di servizi di trasporto aereo, oppure

b) il 30 marzo 2020.

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo
Il presidente*

*Per il Consiglio
Il presidente*