

Bruselas, 21 de diciembre de 2018
(OR. en)

15788/18

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

**AVIATION 175
PREP-BXT 65**

PROPUESTA

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	20 de diciembre de 2018
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2018) 893 final
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 893 final.

Adj.: COM(2018) 893 final



Bruselas, 19.12.2018
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas
tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Esto significa que, si el Acuerdo de retirada¹ no se ratifica, el Derecho primario y secundario de la Unión dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir del 30 de marzo de 2019 («la fecha de retirada»). En ese momento, el Reino Unido pasará a ser un tercer país.

El transporte aéreo internacional no puede tener lugar sin el consentimiento explícito de los Estados involucrados; esto es una consecuencia de su soberanía total y exclusiva con respecto al espacio aéreo situado sobre su territorio. Es habitual que los Estados organicen el transporte aéreo entre ellos mediante acuerdos bilaterales de servicios aéreos (ASA), que establecen los derechos específicos otorgados mutuamente y las condiciones de su ejercicio. Los derechos de tráfico y los servicios directamente relacionados con su ejercicio están expresamente excluidos del ámbito de aplicación del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios².

Dentro de la Unión, la libertad de las compañías aéreas de los Estados miembros (compañías aéreas de la Unión) de ofrecer servicios aéreos dentro de la UE se deriva exclusivamente del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para el funcionamiento de los servicios aéreos en la Comunidad, que también establece las normas para la concesión de licencias a dichas compañías aéreas.

A falta de disposiciones en sentido contrario en un acuerdo de retirada, los servicios aéreos entre el Reino Unido y los Estados miembros dejarán de regirse por dicho Reglamento en el momento de la retirada. Además, determinadas compañías aéreas, debido a que poseen una licencia de explotación emitida por el Reino Unido, o que su lugar de negocios principal está ubicado en el Reino Unido, o por ser de propiedad mayoritaria o efectivamente controlada por el Reino Unido o sus ciudadanos, dejarían de cumplir las condiciones establecidas en dicho Reglamento para ser consideradas compañías aéreas de la Unión.

De ello se deduce que, a falta de disposiciones en sentido contrario en un acuerdo de retirada, a partir del 30 de marzo de 2019 no habría base jurídica para la prestación de servicios aéreos entre el Reino Unido y los Estados miembros por parte de las respectivas compañías aéreas. Las compañías aéreas, en cualquiera de las situaciones descritas anteriormente, perderían su licencia de explotación de la Unión y, como consecuencia, ya no gozarían del derecho de ofrecer servicios aéreos dentro de la Unión.

Los servicios de transporte aéreo directo entre el Reino Unido y los Estados miembros están casi por completo en manos de compañías aéreas del Reino Unido y de la Unión. Por lo tanto, la pérdida por parte de las compañías aéreas de su derecho a prestar servicios aéreos entre el Reino Unido y los Estados miembros supondría una grave perturbación. La mayoría de las rutas aéreas entre la Unión y el Reino Unido dejarían de ser atendidas, si no todas. En cambio, las rutas dentro de la Unión que dejaran de ser atendidas por las compañías aéreas del Reino

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

² Anexo 1B del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, celebrado en Marrakech el 15 de abril de 1994.

Unido tras la retirada seguirían siendo totalmente accesibles para las compañías aéreas de la Unión.

En una hipótesis de ausencia de acuerdo, se espera que las consecuencias para las respectivas economías sean graves, como se describe a continuación: el tiempo y el coste del transporte aéreo aumentarían de manera considerable, ya que se buscarían rutas alternativas, como también lo haría la presión sobre la infraestructura de transporte aéreo dentro de esas rutas alternativas, mientras que la demanda de transporte aéreo disminuiría. Como resultado, no solo se vería afectado el sector del transporte aéreo, sino también otros sectores de la economía que dependen en gran medida de este. Las barreras al comercio resultantes dificultarían la actividad empresarial en mercados lejanos así como la (re)ubicación de empresas. La interrupción de la conectividad del transporte aéreo representaría la pérdida de un activo estratégico tanto para la Unión como para los Estados miembros.

En su Comunicación «Preparación de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea el 30 de marzo de 2019: plan de acción de contingencia» del 13 de noviembre de 2018³, la Comisión anunció su intención de proponer medidas para garantizar que las compañías aéreas del Reino Unido sobrevolar el territorio de la Unión Europea y hacer escalas técnicas (por ejemplo, reabastecimiento de combustible sin embarque/desembarque de pasajeros), además de aterrizar en la Unión Europea y volar de regreso al Reino Unido. Estas medidas estarían sujetas a la condición de que el Reino Unido aplique medidas equivalentes a las compañías aéreas de la Unión Europea.

Por lo tanto, la presente propuesta tiene el objetivo de establecer medidas provisionales para regular el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido tras la retirada de este último de la Unión (artículo 1). El objetivo de estas medidas es mantener la conectividad básica durante un corto período de transición (artículo 12).

En primer lugar (artículo 3), el Reglamento propuesto prevé la concesión unilateral, a las compañías aéreas del Reino Unido, de derechos de tráfico relativos a las libertades primera, segunda, tercera y cuarta, a fin de que puedan continuar sobrevolando y hacer escalas técnicas en el territorio de la Unión, así como servir las rutas directas entre los respectivos territorios. No se hace distinción entre operaciones de pasajeros y carga, o servicios regulares y no regulares. De conformidad con el objetivo del Reglamento propuesto de garantizar la conectividad básica, la capacidad que las compañías aéreas del Reino Unido podrán ofrecer se mantendrá en los niveles anteriores al Brexit expresados en número de vuelos («frecuencias»). No se ha previsto ninguno de los dispositivos habituales de flexibilidad operativa (como acuerdos de cooperación comercial, arrendamiento de aeronaves, cambio de capacidad operacional o coterminación) para que las compañías aéreas del Reino Unido presten servicios aéreos en virtud del Reglamento.

Los derechos otorgados a las compañías aéreas del Reino Unido están sujetos a un principio de «reciprocidad»; el Reglamento propuesto (artículo 4) establece un mecanismo para garantizar que los derechos de las compañías aéreas de la Unión en el Reino Unido permanezcan equivalentes a los otorgados a las compañías aéreas del Reino Unido en virtud del Reglamento propuesto. Si ese no es el caso, la Comisión está facultada para adoptar las medidas necesarias a fin de corregir la situación mediante actos de ejecución, incluida la limitación o la retirada de las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido. La evaluación del nivel de equivalencia y la adopción de medidas correctoras por parte

³ COM(2018) 880 final

de la Comisión no están vinculadas únicamente a la correspondencia estricta y formal entre los dos ordenamientos jurídicos; esto se debe a las marcadas diferencias entre los mercados respectivos y, tiene por objetivo evitar un planteamiento ciego de correspondencias, que a la larga podría resultar contrario a los intereses de la Unión.

Al igual que la Unión se esfuerza por conseguir en todos sus acuerdos de servicios aéreos, el Reglamento propuesto, aunque pretende garantizar temporalmente la conectividad básica, establece un mecanismo flexible para garantizar que las compañías aéreas de la Unión disfruten de oportunidades leales y equitativas para competir con las compañías aéreas del Reino Unido, una vez que el Reino Unido ya no esté obligado en virtud del derecho de la Unión. La igualdad de condiciones requiere que, incluso después de la retirada, el Reino Unido siga aplicando normas suficientemente exigentes en el área del transporte aéreo en lo que respecta a: la competencia leal, incluyendo la regulación de los cárteles, el abuso de posición dominante y las fusiones; la prohibición de subvenciones gubernamentales injustificadas; la protección de los trabajadores; la protección del medio ambiente; y la seguridad. Además, debe garantizarse que las compañías aéreas de la Unión no sean discriminadas en el Reino Unido, ya sea *de iure* o *de facto*. Por lo tanto, el reglamento propuesto encarga a la Comisión (artículo 5) la tarea de controlar las condiciones de competencia entre las compañías aéreas de la Unión y del Reino Unido y la facultad para adoptar las medidas necesarias por medio de actos de ejecución, a fin de garantizar que dichas condiciones se cumplan en todo momento.

Se establecen los procedimientos necesarios para permitir que los Estados miembros verifiquen que las compañías aéreas, las aeronaves y las tripulaciones que entran en sus territorios en virtud de este Reglamento son titulares de licencias o certificados del Reino Unido de conformidad con las normas de seguridad reconocidas internacionalmente, que se cumple toda la legislación nacional y de la Unión pertinente y que no se exceden los derechos permitidos (artículos 6 a 9).

Se establece una disposición explícita para recordar que los Estados miembros no deben negociar ni celebrar acuerdos bilaterales de servicios aéreos con el Reino Unido sobre asuntos pertenecientes al ámbito de aplicación del presente Reglamento y que no deben otorgar a las compañías aéreas del Reino Unido, en relación con el transporte aéreo, otros derechos que no sean los concedidos en este Reglamento (artículo 3). No obstante, las autoridades competentes respectivas podrán, por supuesto, cooperar según sea necesario para la buena aplicación del Reglamento (artículo 10), de modo que tenga lugar la menor perturbación posible en la gestión de los servicios aéreos que continuarán prestándose bajo sus auspicios tras la retirada del Reino Unido.

El 13 de diciembre de 2018, el Consejo Europeo (artículo 50) reiteró su petición de que se intensifiquen los trabajos relativos a la preparación para las consecuencias de la retirada del Reino Unido a todos los niveles, teniendo en cuenta todas las posibilidades. Este acto forma parte de un paquete de medidas que la Comisión está adoptando en respuesta a dicha petición.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

Este Reglamento propuesto pretende ser una *lex specialis* que abordaría algunas de las consecuencias derivadas del hecho de que el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 dejará de aplicarse al transporte aéreo entre el Reino Unido y los demás Estados miembros a partir de la retirada de Reino Unido y en ausencia de un acuerdo de retirada. Los términos propuestos se limitan a lo que es necesario a este respecto, a fin de evitar perturbaciones desproporcionadas. Están destinados a aplicarse solo durante un período de tiempo limitado. Por lo tanto, esta

propuesta es totalmente coherente con la legislación vigente y, en particular, con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Esta propuesta complementa el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 de la Unión. Aunque el enfoque seguido en los acuerdos de transporte aéreo de la Unión con terceros países se ha respetado en algunas áreas (por ejemplo, autorizaciones de explotación), el propósito específico y el contexto de este Reglamento, así como su carácter unilateral, requieren necesariamente un enfoque más restrictivo en la concesión de derechos, así como disposiciones específicas destinadas a preservar la igualdad de derechos y de condiciones.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

El acto propuesto complementaría el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 de la Unión, de modo que se garantice la conectividad básica a pesar de que ese Reglamento habrá dejado de aplicarse en relación con las operaciones de transporte en cuestión. Dicha conectividad se garantizaría de igual manera para el tráfico hacia y desde todos los puntos de la Unión, lo que evitaría las distorsiones en el mercado interior. Por lo tanto, es indispensable una acción a nivel de la Unión y el resultado no podía lograr a través de una acción a nivel de Estado miembro. .

- **Proporcionalidad**

El Reglamento propuesto se considera proporcional, ya que es capaz de evitar perturbaciones desproporcionadas de manera que también garantice la igualdad de condiciones de competencia para los transportistas de la Unión. No va más allá de lo necesario para alcanzar este objetivo. Este es el caso, en particular, de las condiciones con arreglo a las cuales se confieren los derechos pertinentes, que están relacionadas, entre otras cosas, con la necesidad de que el Reino Unido otorgue derechos equivalentes y la competencia leal, y la limitación en el tiempo del régimen.

- **Elección del instrumento**

Dado que el acto legislativo regula asuntos estrechamente relacionados con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y está destinado, como este Reglamento, a garantizar unas condiciones de competencia plenamente armonizadas, debe adoptar la forma de un Reglamento. Esta forma también responde mejor a la urgencia de la situación/contexto, ya que el tiempo disponible antes de la retirada (sin que se concluya un acuerdo de retirada) es demasiado corto para permitir la transposición de disposiciones incluidas en una Directiva.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

Esto no es aplicable debido a la naturaleza excepcional, temporal y puntual del evento que requiere esta propuesta que no se relaciona con los objetivos de la legislación existente.

- **Consultas con las partes interesadas**

Los desafíos derivados de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea y las posibles soluciones han sido planteados por diversas partes interesadas de la aviación y representantes de los Estados miembros.

Un tema común en los puntos de vista expuestos fue la necesidad de una intervención reguladora para mantener determinado grado de conectividad aérea. Cuando se trata de derechos de tráfico, las partes interesadas no pueden tomar sus propias medidas de contingencia para mitigar los efectos perjudiciales de la posible falta de un acuerdo de retirada. Al menos seis representantes de compañías aéreas, de grupos de estas y de aeropuertos (principalmente a través de Airports Council International Europe —Consejo Internacional de Aeropuertos de Europa) expresaron la opinión de que debería mantenerse la situación actual con las compañías aéreas del Reino Unido preservando el mismo nivel de acceso al mercado que antes de la retirada. Sin embargo, otras partes interesadas (en su mayoría representantes de las compañías aéreas de la UE-27), por el contrario, subrayaron que no debería mantenerse la situación actual en la ausencia de una alineación regulatoria total, a fin de garantizar la igualdad de condiciones en el mercado. El 12 de junio de 2018, la Comisión organizó un taller de la UE-27 sobre la preparación para las consecuencias de la retirada, durante el cual expertos de aviación civil de los Estados miembros destacaron en particular la necesidad de adoptar medidas de contingencia a nivel de la Unión Europea para garantizar la conectividad básica entre la UE-27 y el Reino Unido en caso de faltar un acuerdo de retirada.

Estas observaciones han sido debidamente tenidas en cuenta en la elaboración de la propuesta.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Las partes interesadas pertinentes compartieron con la Comisión varias formas de evaluación de las consecuencias de la retirada del Reino Unido para el sector del transporte aéreo. Estas evaluaciones concluyen que la ausencia de tráfico aéreo entre la UE-27 y el Reino Unido daría lugar a perturbaciones importantes en la UE-27. La conectividad aérea juega un papel crucial en la economía en su sentido amplio. Más que facilitar la movilidad, el sector de la aviación es un fuerte impulsor del comercio, del crecimiento y del empleo. La contribución directa de la aviación al PIB de la Unión Europea es de 110 000 millones EUR, mientras que el impacto global, incluido el turismo, es de 510.000 millones EUR gracias al efecto multiplicador⁴. En total, los pasajeros que viajan entre la UE-27 y el Reino Unido representaron el 16 % de todo el tráfico dentro de la UE en 2016, aunque esta cifra varió significativamente entre Estados miembros de la UE y puede representar más del 25 %. Además, en 2017, el 19,3 % del transporte aéreo dentro de la UE fue realizado por compañías aéreas con licencia del Reino Unido, mientras que el 44,7 % del tráfico entre la UE-27 y el

⁴ Steer Davies Gleave - *Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report (Estudio sobre empleo y condiciones de trabajo en transporte aéreo y aeropuertos: informe final)*, 2015

Reino Unido fue realizado por compañías aéreas con licencia de la UE-27. Hay opciones alternativas de transporte disponibles, en particular, con enlaces por ferrocarril y por mar, pero solo para un pequeño número de países como Bélgica, Francia e Irlanda. Para otros países situados más al sur y al este de la Unión, los tiempos de viaje por carretera y ferrocarril hacen que estos modos de transporte no puedan sustituir al transporte aéreo. Por consiguiente, debe mitigarse el importante impacto perjudicial de la pérdida total de conectividad aérea en la economía de la UE-27 y los ciudadanos.

- **Evaluación de impacto**

Una evaluación de impacto no es necesaria, debido a la naturaleza excepcional de la situación y las necesidades limitadas del período durante el cual se implementa el cambio de estado del Reino Unido. No se dispone de otras opciones de política que sean diferentes de la propuesta material y jurídicamente.

- **Derechos fundamentales**

Esta propuesta no tiene consecuencia para la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No procede.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No procede.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁵,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁶,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido presentó la notificación de su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Los Tratados dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir de la fecha de entrada en vigor del acuerdo de retirada o, en su defecto, dos años después de dicha notificación, es decir, a partir del 30 de marzo de 2019, a menos que el Consejo Europeo, de acuerdo con el Reino Unido, decida por unanimidad prorrogar dicho plazo.
- (2) El Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ establece las condiciones para la concesión de la licencia de explotación de la Unión a las compañías aéreas y establece la libertad de proporcionar servicios aéreos dentro de la UE.
- (3) A falta de disposiciones especiales, la retirada del Reino Unido de la Unión pondría fin a todos los derechos y obligaciones derivados del derecho de la Unión en materia de acceso al mercado según lo establecido por el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, en lo que respecta a la relación entre el Reino Unido y los veintisiete Estados miembros restantes.
- (4) Por lo tanto, es necesario establecer un conjunto temporal de medidas que permitan a las compañías aéreas a las que se haya concedido una licencia en el Reino Unido prestar servicios de transporte aéreo entre el territorio de este último y los veintisiete

⁵ DO C de , p. .

⁶ DO C de [...], p. .

⁷ Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

Estados miembros restantes. Para garantizar un equilibrio adecuado entre el Reino Unido y el resto de los Estados miembros, los derechos así conferidos deben estar supeditados a la concesión de derechos equivalentes por parte del Reino Unido a compañías aéreas a las que se haya otorgado una licencia en la Unión Europea y estar sujetos a ciertas condiciones que garanticen una competencia leal.

- (5) Para que refleje su carácter temporal, la aplicación del presente Reglamento debe limitarse a un breve período de tiempo, sin perjuicio de la posible negociación y entrada en vigor de un futuro acuerdo que abarque la prestación de servicios aéreos entre la Unión y el Reino Unido.
- (6) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, es necesario conferir competencias de ejecución a la Comisión respecto a la adopción de medidas que garanticen un grado de reciprocidad razonable entre los derechos otorgados de manera unilateral por la Unión y el Reino Unido a las demás compañías aéreas, y garantizar que las compañías aéreas de la Unión puedan competir con las compañías aéreas del Reino Unido en condiciones equitativas a la hora de prestar servicios aéreos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸.
- (7) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, establecer medidas provisionales que regulen el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido en caso de que no exista un acuerdo de retirada, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y efectos, puede cumplirse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (8) Las disposiciones del presente Reglamento deben entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse, en principio, a partir del día siguiente en que los Tratados dejen de aplicarse al Reino Unido y en el seno de este, a menos que un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido haya entrado en vigor en esa fecha. Sin embargo, con el fin de permitir que los procedimientos administrativos necesarios se realicen lo antes posible, ciertas disposiciones deben aplicarse a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece un conjunto temporal de medidas que rigen el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte («Reino Unido») tras su retirada de la Unión.

⁸ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1. «transporte aéreo», el transporte a bordo de aeronaves, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido al público a cambio de una remuneración o del pago de un alquiler, incluidos los servicios regulares y los no regulares;
2. «transporte aéreo internacional», el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
3. «compañía aérea de la Unión», toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida concedida por una autoridad competente para la concesión de licencias con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1008/2008;
4. «compañía aérea del Reino Unido», una compañía aérea que:
 - a) tiene su centro de actividad principal en el Reino Unido; y
 - b) cumple una de las dos condiciones siguientes:
 - i) el Reino Unido y/o ciudadanos del Reino Unido son propietarios de más del 50 % de la empresa y la controlan efectivamente, de manera directa o indirecta, a través de una o más empresas intermedias; o
 - ii) Estados miembros de la Unión y/o nacionales de Estados miembros de la Unión y/u otros Estados miembros del Espacio Económico Europeo y/o nacionales de dichos Estados, en cualquier combinación, ya sea solos o junto con el Reino Unido y/o nacionales del Reino Unido, son propietarios de más del 50 % de la empresa y la controlan efectivamente, de manera directa o indirecta, a través de una o más empresas intermedias;
 - c) en el caso mencionado en la letra b), inciso ii), era titular de una licencia de explotación válida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 el día anterior al primer día de aplicación del presente Reglamento al que se hace referencia en el artículo 12, apartado 2;
5. «control efectivo», una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, concedan la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante:
 - a) el derecho de utilizar total o parcialmente los activos de una empresa;
 - b) derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de los órganos de una empresa o que por otros medios confieran una influencia decisiva en la gestión de las actividades de la empresa;
6. «derecho de la competencia», el derecho que aborda la siguiente conducta, en aquellos casos en que pueda afectar a los servicios de transporte aéreo:
 - a) conducta que consiste en:

- i) acuerdos entre compañías aéreas, decisiones de asociaciones de compañías aéreas y prácticas concertadas que tengan por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear la competencia;
 - ii) abusos de posición dominante por parte de una o más compañías aéreas;
 - iii) medidas adoptadas o mantenidas en vigor por el Reino Unido en caso de empresas públicas y empresas a las que el Reino Unido otorga derechos especiales o exclusivos y que sean contrarias a los incisos i) o ii); y
 - b) concentraciones de compañías aéreas que impidan significativamente una competencia efectiva, en particular como resultado de la creación o el fortalecimiento de una posición dominante;
7. «subvención», toda aportación financiera concedida a una compañía aérea o aeropuerto por el gobierno o cualquier otro organismo público a cualquier nivel, que otorgue un beneficio, y en particular:
- a) la transferencia directa de fondos, tales como donaciones, préstamos o aportaciones de capital, la posible transferencia directa de fondos, la asunción de pasivos, tales como garantías de préstamos, inyecciones de capital, propiedad, protección contra quiebras o seguros;
 - b) la condonación o la no recaudación de ingresos que de otro modo se percibirían;
 - c) el suministro de bienes o servicios distintos de la infraestructura general, o la compra de bienes o servicios; o
 - d) la realización de pagos a un mecanismo de financiación o la encomienda a una entidad privada de una o varias de las funciones indicadas en las letras a), b) y c), que normalmente incumbirían al gobierno o a otro organismo público, y la práctica no difiera, en ningún sentido real, de las prácticas normalmente seguidas por los gobiernos;
- No se considerará que un beneficio es otorgado por una contribución financiera realizada por un gobierno u otro organismo público si un operador del mercado privado exclusivamente impulsado por las perspectivas de rentabilidad, en la misma situación que el organismo público en cuestión, hubiera realizado la misma contribución financiera;
8. «autoridad independiente de defensa de la competencia », una autoridad que está a cargo de aplicar y de hacer cumplir el derecho de la competencia, así como de controlar las subvenciones, y que cumple todas las condiciones siguientes:
- a) la autoridad es independiente desde el punto de vista operativo y está dotada adecuadamente con los recursos necesarios para llevar a cabo sus tareas;
 - b) la autoridad tiene las garantías necesarias de independencia de la influencia política o de otro tipo y actúa de manera imparcial en el desempeño de sus deberes y en el ejercicio de sus competencias; y
 - c) las decisiones de la autoridad están sujetas a revisión judicial;
9. «discriminación», la diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva con respecto al suministro de bienes o servicios, incluidos los servicios públicos,

empleados para la explotación de servicios de transporte aéreo, o con respecto a su tratamiento por parte de las autoridades públicas pertinentes para dichos servicios;

10. «servicio de transporte aéreo regular», una serie de vuelos que reúna todas las características siguientes:
 - a) que en cada vuelo haya asientos o capacidad de transporte de carga o de correo disponibles para su adquisición de manera individual por el público (ya sea directamente a la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados);
 - b) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los mismos dos o más aeropuertos:
 - i) de acuerdo con un horario publicado, o
 - ii) mediante vuelos que, por su regularidad o frecuencia, constituyan de forma patente una serie sistemática;
11. «servicio de transporte aéreo no regular», un servicio de transporte aéreo comercial realizado que no sea un servicio aéreo regular;
12. «territorio de la Unión», el territorio terrestre, las aguas interiores y el mar territorial de los Estados miembros a los que se aplican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en las condiciones establecidas en dichos Tratados, y el espacio aéreo por encima de ellos;
13. «territorio del Reino Unido», el territorio terrestre, las aguas interiores y el mar territorial del Reino Unido y el espacio aéreo por encima de ellos;
14. «Convenio», el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Artículo 3

Derechos de tráfico

1. Las compañías aéreas del Reino Unido podrán, en las condiciones establecidas en el presente Reglamento:
 - a) volar por el territorio de la unión sin aterrizar;
 - b) hacer escalas en el territorio de la Unión con fines no comerciales, en el sentido del Convenio;
 - c) realizar servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular para pasajeros, combinación de pasajeros y carga y servicios exclusivamente de carga entre cualquier par de puntos, de los cuales uno está situado en el territorio del Reino Unido y el otro en el territorio de la Unión;
2. A reserva de lo dispuesto en los artículos 4 y 5, en la prestación de servicios de transporte aéreo regular de conformidad con el presente Reglamento, la capacidad estacional total que deben ofrecer las compañías aéreas del Reino Unido en las rutas entre el Reino Unido y cada Estado miembro no debe exceder el número total de frecuencias operadas por aquellas compañías aéreas en esas rutas, respectivamente, durante las temporadas aeronáuticas IATA de invierno y verano del año 2018.
3. Los Estados miembros no negociarán ni celebrarán ningún acuerdo o convenio bilateral con el Reino Unido sobre asuntos pertenecientes al ámbito de aplicación del

presente Reglamento. Asimismo, tampoco podrán otorgar a las compañías aéreas del Reino Unido, en relación con el transporte aéreo, ningún otro derecho distinto de los otorgados en virtud del presente Reglamento.

Artículo 4

Equivalencia de derechos

1. La Comisión supervisará los derechos otorgados por el Reino Unido a las compañías aéreas de la Unión y las condiciones para su ejercicio.
2. En aquellos casos en que determine que los derechos otorgados por el Reino Unido a las compañías aéreas de la Unión no son equivalentes, *de jure o de facto*, a los otorgados a las compañías aéreas del Reino Unido en virtud del presente Reglamento, o que todas las compañías aéreas de la Unión no pueden acceder en igualdad de condiciones a dichos derechos, a fin de restablecer la equivalencia, la Comisión podrá, mediante actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 25, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008:
 - a) ajustar la capacidad disponible para las compañías aéreas del Reino Unido dentro del límite establecido en el artículo 3, apartado 2, y exigir a los Estados miembros que adapten en consecuencia las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido, tanto las existentes como las recientemente otorgadas;
 - b) exigir a los Estados miembros que denieguen, suspendan o revoquen dichas autorizaciones de explotación; o
 - c) adoptar cualesquiera otras medidas oportunas.

Artículo 5

Competencia leal

1. La Comisión supervisará las condiciones en las que las compañías aéreas y los aeropuertos de la Unión compiten con las compañías aéreas y los aeropuertos del Reino Unido para la prestación de servicios de transporte aéreo pertenecientes al ámbito de aplicación del presente Reglamento.
2. En aquellos casos en que determine que, como resultado de cualquiera de las situaciones a las que se hace referencia en el apartado 3 del presente artículo, dichas condiciones son sensiblemente menos favorables que las que disfrutaban las compañías aéreas del Reino Unido, para remediar esa situación, la Comisión podrá, por medio de los actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento al que se hace referencia en el artículo 25, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008:
 - a) ajustar la capacidad disponible para las compañías aéreas del Reino Unido dentro del límite establecido en el artículo 3, apartado 2, y exigir a los Estados miembros que adapten en consecuencia las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido, tanto las existentes como las recientemente otorgadas;

- b) exigir a los Estados miembros que denieguen, suspendan o revoquen dichas autorizaciones de explotación para algunas o todas las compañías aéreas del Reino Unido; o
 - c) adoptar cualesquiera otras medidas oportunas.
- 3. Podrán adoptarse actos de ejecución en virtud del apartado 2 para remediar las siguientes situaciones:
 - a) la concesión de subvenciones por parte del Reino Unido;
 - b) el hecho de que el Reino Unido no disponga de legislación sobre competencia o no la aplique de manera efectiva;
 - c) el hecho de que el Reino Unido no haya establecido o mantenido una autoridad independiente de defensa de la competencia;
 - d) la aplicación por parte del Reino Unido de normas en materia de protección de los trabajadores, seguridad y medio ambiente que sean menos estrictas que las establecidas en el derecho de la Unión o, en ausencia de disposiciones pertinentes en el derecho de la Unión, menos exigentes que las aplicadas por todos los Estados miembros o, en cualquier caso, menos estrictas que las normas internacionales pertinentes;
 - e) cualquier forma de discriminación hacia las compañías aéreas de la Unión.
- 4. A los efectos del apartado 1, la Comisión podrá solicitar información a las autoridades competentes del Reino Unido, las compañías aéreas del Reino Unido o los aeropuertos del Reino Unido. Cuando las autoridades competentes del Reino Unido, la compañía aérea del Reino Unido o el aeropuerto del Reino Unido no proporcionen la información solicitada dentro del plazo razonable prescrito por la Comisión, o proporcionen información incompleta, la Comisión podrá proceder de conformidad con el apartado 2.

Artículo 6

Autorización de explotación

- 1. Sin perjuicio de la legislación nacional y de la Unión sobre seguridad de la aviación, para ejercer los derechos que se les otorgan en virtud del artículo 3, las compañías aéreas del Reino Unido deberán obtener una autorización de explotación de cada Estado miembro en el que deseen operar.
- 2. Al recibir una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido, el Estado miembro en cuestión otorgará la autorización de explotación apropiada sin demoras indebidas, a condición de que:
 - a) la compañía aérea del Reino Unido solicitante sea titular de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación del Reino Unido; y
 - b) el Reino Unido ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea del Reino Unido solicitante, la autoridad competente esté claramente identificada y la compañía aérea del Reino Unido sea titular de un certificado de operador aéreo expedido por dicha autoridad.
- 3. Sin perjuicio de la necesidad de prever un plazo suficiente para realizar las evaluaciones necesarias, las compañías aéreas del Reino Unido tienen derecho a

presentar sus solicitudes de autorizaciones de explotación a partir del día en que el presente Reglamento entre en vigor. Los Estados miembros estarán facultados para aprobar dichas solicitudes a partir de ese día, siempre que se cumplan las condiciones para dicha aprobación. Sin embargo, cualquier autorización así concedida surtirá efecto no antes del primer día de aplicación del presente Reglamento a que se refiere el artículo 12, apartado 2.

Artículo 7

Planes operativos, programas y horarios

1. Las compañías aéreas del Reino Unido presentarán los planes operativos, programas y horarios de los servicios aéreos a las autoridades competentes de cada Estado miembro interesado para su aprobación. Dicha presentación se realizará al menos treinta días antes del inicio de las operaciones.
2. A reserva de lo dispuesto en el artículo 6, los planes operativos, programas y horarios para la temporada IATA que estén en curso en el primer día de aplicación de este Reglamento a que se refiere el artículo 12, apartado 2, y aquellos para la primera temporada posterior podrán presentarse y aprobarse antes de dicha fecha.

Artículo 8

Denegación, revocación, suspensión y limitación de las autorizaciones

1. Los Estados miembros denegarán, o según sea el caso, revocarán o suspenderán la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido en aquellos casos en que:
 - a) la compañía aérea no reúna las condiciones para ser considerada compañía aérea del Reino Unido en virtud del presente Reglamento; o
 - b) no se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 6, apartado 2.
2. Los Estados miembros denegarán, revocarán, suspenderán o limitarán la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido, o impondrán condiciones a dicha autorización, o limitarán las operaciones de dicha compañía aérea o impondrán condiciones a las mismas en cualquiera de las siguientes circunstancias:
 - a) cuando no se cumplan los requisitos de seguridad aplicables;
 - b) cuando no se cumplan los requisitos aplicables a la admisión, la explotación o la salida, del territorio del Estado miembro en cuestión, de la aeronave que realice transporte aéreo;
 - c) cuando no se cumplan los requisitos aplicables a la admisión, la explotación o la salida, del territorio del Estado miembro en cuestión, de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y/o correo a bordo de una aeronave (incluyendo la normativa sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad, o en el caso del correo, los reglamentos postales).
3. Los Estados miembros denegarán, revocarán, suspenderán o limitarán las autorizaciones de explotación de compañías aéreas del Reino Unido, o limitarán sus operaciones o impondrán condiciones a las mismas, cuando así lo requiera la Comisión de conformidad con los artículos 4 o 5.

4. Los Estados miembros informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros de cualquier decisión de denegar o revocar la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido de conformidad con los apartados 1 y 2.

Artículo 9

Certificados y licencias

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

Artículo 10

Consulta y cooperación

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros consultarán a las autoridades competentes del Reino Unido y cooperarán con estas en la medida en que sea necesario para garantizar la aplicación del presente Reglamento.
2. Los Estados miembros, previa solicitud, facilitarán a la Comisión sin demora indebida cualquier información obtenida de conformidad con el apartado 1 o cualquier otra información pertinente para la aplicación de los artículos 4 y 5 del presente Reglamento.

Artículo 11

Comité

La Comisión estará asistida por el comité establecido con arreglo al artículo 25 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

Artículo 12

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Se aplicará a partir del día siguiente a aquel en el cual el derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea.

No obstante, el artículo 6, apartado 3, y el artículo 7, apartado 2, se aplicarán a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.
3. El presente Reglamento no se aplicará si un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 2, del Tratado de la Unión Europea ha entrado en vigor en la fecha mencionada en el párrafo primero del apartado 2.

4. El presente Reglamento dejará de aplicarse en la más temprana de las dos fechas siguientes:
- a) la fecha en que entre en vigor o, en su caso, se aplique provisionalmente, un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule la prestación de transporte aéreo entre ellos; o
 - b) el 30 de marzo de 2020.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente