

REGOLAMENTO (UE) 2020/2225 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 23 dicembre 2020****recante norme comuni atte a garantire la connettività di base del trasporto aereo dopo la fine del periodo di transizione di cui all'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica****(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,

previa consultazione del Comitato economico e sociale europeo,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione ha concluso l'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica ⁽²⁾ («accordo di recesso»), entrato in vigore il 1° febbraio 2020, con la decisione (UE) 2020/135 del Consiglio ⁽³⁾. Il periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso («periodo di transizione»), durante il quale il diritto dell'Unione continua ad applicarsi al Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord e nel Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord (Regno Unito) conformemente all'articolo 127 dell'accordo di recesso, termina il 31 dicembre 2020. Il 25 febbraio 2020 il Consiglio ha adottato la decisione (UE, Euratom) 2020/266 ⁽⁴⁾, che autorizzava l'avvio di negoziati con il Regno Unito per un nuovo accordo di partenariato. Come previsto dalle direttive di negoziato l'autorizzazione riguarda, tra l'altro, gli elementi necessari per inquadrare globalmente le relazioni con il Regno Unito nel settore del trasporto aereo al termine del periodo di transizione. Non è tuttavia certo che un accordo tra l'Unione e il Regno Unito che disciplini le loro future relazioni in questo settore sarà entrato in vigore entro la fine di tale periodo.
- (2) Il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ 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) Al termine del periodo di transizione, in assenza di disposizioni particolari verranno meno tutti i diritti e gli obblighi derivanti dal diritto dell'Unione in materia di accesso al mercato, come stabilito dal regolamento (CE) n. 1008/2008, per quanto riguarda le relazioni tra il Regno Unito e gli Stati membri.

⁽¹⁾ Posizione del Parlamento europeo del 18 dicembre 2020 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale)] e decisione del Consiglio del 22 dicembre 2020.

⁽²⁾ GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

⁽³⁾ Decisione (UE) 2020/135 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, relativa alla conclusione dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 1).

⁽⁴⁾ Decisione (UE, Euratom) 2020/266 del Consiglio, del 25 febbraio 2020, che autorizza l'avvio di negoziati con il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord per un nuovo accordo di partenariato (GU L 58 del 27.2.2020, pag. 53).

⁽⁵⁾ 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 (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

- (4) È necessario pertanto 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 degli Stati membri. Al fine di garantire un corretto equilibrio tra il Regno Unito e gli Stati membri, i diritti così attribuiti dovrebbero essere subordinati al conferimento da parte del Regno Unito di diritti equivalenti ai vettori aerei abilitati nell'Unione e rispettare determinate condizioni atte a garantire una concorrenza leale.
- (5) La crisi provocata dalla pandemia di COVID-19 pone notevoli sfide logistiche agli Stati membri, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasportare volumi significativi di medicinali, vaccini e attrezzature mediche da e verso i paesi terzi con breve preavviso e in condizioni di conservazione e logistiche particolarmente difficili. È necessario garantire che sia resa disponibile una sufficiente capacità di trasporto aereo e che gli Stati membri dispongano di un'ulteriore flessibilità eccezionale a tal fine, compresa la possibilità di fare affidamento su aeromobili di paesi terzi. Dovrebbero pertanto essere concessi ulteriori elementi in termini di diritti di traffico «tutto merci» di quinta libertà strettamente limitati all'esecuzione di questo tipo di operazioni su base ad hoc, in modo da consentire l'utilizzo da parte dei vettori aerei del Regno Unito in tali circostanze eccezionali. Gli Stati membri dovrebbero inoltre poter autorizzare diritti supplementari per la fornitura di servizi di ambulanza aerea.
- (6) Dato il carattere temporaneo del presente regolamento, esso dovrebbe applicarsi fino al 30 giugno 2021, o fino all'entrata in vigore o, ove previsto, all'applicazione provvisoria di un futuro accordo per la prestazione di servizi aerei con il Regno Unito di cui l'Unione sia parte, negoziato dalla Commissione conformemente all'articolo 218 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), qualunque di queste condizioni si realizzi prima.
- (7) Al fine di mantenere livelli di connettività reciprocamente vantaggiosi sia per i vettori aerei del Regno Unito che per quelli dell'Unione, dovrebbero essere previsti determinati accordi di cooperazione commerciale, in linea con il principio della reciprocità.
- (8) Alla luce delle circostanze uniche ed eccezionali che rendono necessaria l'adozione del presente regolamento e in conformità dei trattati, è opportuno che l'Unione eserciti temporaneamente la pertinente competenza concorrente conferitale dai trattati. Tuttavia, qualsiasi effetto del presente regolamento sulla ripartizione delle competenze tra l'Unione e gli Stati membri dovrebbe essere rigorosamente limitato nel tempo. La competenza esercitata dall'Unione dovrebbe pertanto essere esercitata solo in relazione al periodo di applicazione del presente regolamento. Di conseguenza, la competenza concorrente così esercitata cesserà di essere esercitata dall'Unione non appena il presente regolamento cesserà di applicarsi. Conformemente all'articolo 2, paragrafo 2, TFUE, a partire da quel momento gli Stati membri si troveranno pertanto nella stessa situazione, per quanto riguarda l'esercizio della loro competenza, in cui si sarebbero trovati se il regolamento non fosse stato adottato. È inoltre opportuno ricordare che, come sancito dal protocollo n. 25 sull'esercizio della competenza concorrente allegato al trattato sull'Unione europea (TUE) e al TFUE, l'ambito di applicazione dell'esercizio della competenza dell'Unione nell'ambito del presente regolamento copre unicamente gli elementi disciplinati dal presente regolamento e non copre l'intero settore. Le rispettive competenze dell'Unione e degli Stati membri riguardo alla conclusione di accordi internazionali nel settore del trasporto aereo devono essere determinate conformemente ai trattati e tenendo conto della pertinente legislazione dell'Unione, compresa la decisione (UE, Euratom) 2020/266 che autorizza l'avvio di negoziati con il Regno Unito.
- (9) Il presente regolamento non dovrebbe impedire agli Stati membri di rilasciare autorizzazioni per la prestazione di servizi aerei di linea da parte di vettori aerei dell'Unione nell'ambito dell'esercizio dei diritti concessi loro dal Regno Unito, analogamente alle situazioni disciplinate da accordi internazionali. Riguardo a tali autorizzazioni, gli Stati membri non dovrebbero operare discriminazioni tra i vettori aerei dell'Unione.
- (10) 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 aerei dell'Unione possano competere con i vettori aerei del Regno Unito a condizioni eque nell'offerta di servizi aerei. È opportuno altresì che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾. In considerazione delle possibili ripercussioni sulla connettività del trasporto aereo degli Stati membri, per l'adozione di tali misure è opportuno fare ricorso alla

⁽⁶⁾ 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).

procedura d'esame. È opportuno che la Commissione adotti atti di esecuzione immediatamente applicabili ove sussistano, in casi debitamente giustificati, imperativi motivi d'urgenza. Tali casi debitamente giustificati potrebbero essere correlati a situazioni in cui il Regno Unito non concede diritti equivalenti ai vettori aerei dell'Unione, causando così uno squilibrio manifesto, o in cui l'esistenza di condizioni di concorrenza meno favorevoli di quelle di cui godono i vettori aerei del Regno Unito nella prestazione dei servizi di trasporto aereo di cui al presente regolamento minaccia la sostenibilità economica dei vettori aerei dell'Unione.

- (11) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire stabilire misure provvisorie per disciplinare i trasporti aerei tra l'Unione e il Regno Unito in mancanza di un accordo che ne disciplini le relazioni future nel settore dell'aviazione al termine del periodo transitorio, 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 TUE. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato da tale articolo.
- (12) Considerata l'urgenza dettata dalla fine del periodo transitorio, è stato considerato opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione europea, allegato al TUE, al TFUE e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (13) L'ambito di applicazione territoriale del presente regolamento e ogni riferimento al Regno Unito nel quadro del presente regolamento non includono Gibilterra.
- (14) Il presente regolamento lascia impregiudicata la posizione giuridica del Regno di Spagna in relazione alla sovranità sul territorio in cui è situato l'aeroporto di Gibilterra.
- (15) È opportuno che le disposizioni del presente regolamento entrino in vigore con urgenza e si applichino, in linea di principio, a decorrere dal giorno successivo alla fine del periodo di transizione, a meno che entro tale data non sia entrato in vigore o, a seconda dei casi, non si applichi in via provvisoria un accordo che disciplini le future relazioni tra l'Unione e il Regno Unito nel settore dell'aviazione. Per fare sì che le necessarie procedure amministrative possano essere svolte prima possibile, alcune disposizioni dovrebbero tuttavia 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 stabilisce una serie di misure temporanee che disciplinano il trasporto aereo tra l'Unione e il Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso.

Articolo 2

Esercizio della competenza

1. L'esercizio della competenza dell'Unione a norma del presente regolamento si limita al periodo di applicazione del presente regolamento quale definito all'articolo 15, paragrafo 4. Al termine di tale periodo l'Unione cessa immediatamente di esercitare tale competenza ai sensi del presente regolamento e gli Stati membri si trovano nella stessa situazione, per quanto riguarda l'esercizio della loro competenza in conformità dell'articolo 2, paragrafo 2, TFUE, in cui si sarebbero trovati se il regolamento non fosse stato adottato.

2. L'esercizio della competenza dell'Unione a norma del presente regolamento lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri riguardo ai diritti di traffico nel contesto della negoziazione in corso o futura, della firma o della conclusione di accordi internazionali relativi ai servizi aerei con qualsiasi altro paese terzo, e con il Regno Unito, in relazione al periodo in cui il presente regolamento non è più applicabile.

3. L'esercizio, da parte dell'Unione, della competenza di cui al paragrafo 1 riguarda solo gli elementi disciplinati dal presente regolamento.

4. Il presente regolamento lascia impregiudicate le rispettive competenze dell'Unione e degli Stati membri nel settore del trasporto aereo per quanto concerne gli elementi non disciplinati dal presente regolamento. Esso lascia inoltre impregiudicata la decisione (UE, Euratom) 2020/266 che autorizza l'avvio di negoziati con il Regno Unito per un nuovo accordo di partenariato.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 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 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», vettore aereo in possesso di una licenza di 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», 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) Stati membri dell'Unione e/o cittadini di Stati membri dell'Unione e/o di altri Stati membri dello Spazio economico europeo e/o cittadini di tali Stati, in qualsiasi combinazione, da soli o insieme al Regno Unito e/o a 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 15, paragrafo 2, primo comma, era in possesso di una licenza di esercizio valida a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008;
- 5) «controllo effettivo», 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 dell'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 sulla gestione delle attività dell'impresa;
- 6) «diritto della concorrenza», la normativa che disciplina i casi seguenti, qualora possano avere un'incidenza sui servizi di trasporto aereo:
 - a) comportamento che si esplica in:
 - i) accordi tra vettori aerei, decisioni prese da associazioni di vettori aerei e pratiche concordate aventi l'obiettivo o il risultato 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 di imprese pubbliche e di imprese cui il Regno Unito concede diritti speciali o esclusivi e che contravvengono ai punti i) o ii);
 - b) arealizzazione di concentrazioni tra vettori aerei che ostacolano in misura significativa una concorrenza effettiva, in particolare per effetto dell'instaurazione 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, per esempio sotto forma di aiuti non rimborsabili, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi o 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 o servizi;
 - 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 alcun 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 indipendente garante della concorrenza», autorità incaricata dell'applicazione e del controllo del rispetto del diritto in materia di concorrenza, come anche del controllo delle sovvenzioni, che soddisfa 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 giudiziario;
- 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 di autorità pubbliche competenti per tali servizi;
- 10) «servizio di trasporto aereo di linea», una serie di voli che presentano le seguenti caratteristiche:
- a) su ogni volo sono messi a disposizione posti e/o capacità di trasporto di merci e/o posta che possono essere acquistati individualmente dal pubblico (direttamente presso il vettore aereo o tramite 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», 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 TUE e il TFUE e alle condizioni sancite da tali trattati, e lo spazio aereo sovrastante;
- 13) «territorio del Regno Unito», il territorio terrestre, le acque interne e il mare territoriale del Regno Unito e lo spazio aereo sovrastante;
- 14) «convenzione di Chicago», la convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944.

Articolo 4

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 di Chicago;
 - c) prestare servizi di trasporto aereo internazionale di linea e non di linea di passeggeri e di passeggeri e merci combinati e servizi «tutto merci» tra qualunque coppia di punti, uno dei quali situato nel territorio del Regno Unito e l'altro nel territorio dell'Unione.
2. 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 in relazione al periodo di applicazione dello stesso. In relazione a tale periodo, essi non concedono in altro modo ai vettori aerei del Regno Unito, con riferimento al trasporto aereo, diritti diversi da quelli concessi dal presente regolamento.
3. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri possono autorizzare, su base ad hoc e conformemente alla propria legislazione nazionale, la prestazione di quanto riportato di seguito nel loro territorio mediante un vettore aereo del Regno Unito:
 - a) servizi di ambulanza aerea;
 - b) servizi di trasporto aereo «tutto merci» non di linea tra punti situati nel loro territorio e punti situati in un paese terzo nell'ambito di un servizio con origine o destinazione nel Regno Unito nella misura necessaria per il trasporto di attrezzature mediche, vaccini e medicinali, a condizione che non costituiscano una forma dissimulata di servizi aerei di linea.

Articolo 5

Accordi di cooperazione in materia di commercializzazione

1. I servizi di trasporto aereo a norma dell'articolo 4 possono essere prestati mediante accordi di blocked-space o di code-sharing come segue:
 - a) il vettore aereo del Regno Unito può svolgere le funzioni di vettore commerciale che vende i servizi, con qualsiasi vettore operativo dell'Unione o del Regno Unito, oppure di un paese terzo che, a norma del diritto dell'Unione o, se del caso, del diritto dello Stato membro o degli Stati membri interessati, disponga dei necessari diritti di traffico e i cui vettori siano legittimati a esercitare tali diritti in virtù dell'accordo di cooperazione di cui trattasi;
 - b) il vettore aereo del Regno Unito può svolgere le funzioni di vettore operativo con ogni vettore commerciale dell'Unione o del Regno Unito, oppure di un paese terzo che, a norma del diritto dell'Unione o, se del caso, dello Stato membro o degli Stati membri interessati, disponga dei necessari diritti di esercizio delle rotte nonché del diritto dei suoi vettori di esercitare tali diritti in virtù dell'accordo di cooperazione di cui trattasi.
2. I diritti concessi ai vettori aerei del Regno Unito conformemente al paragrafo 1 non sono in nessun caso da interpretarsi in modo tale da conferire a vettori aerei di un paese terzo diritti diversi da quelli di cui godono a norma del diritto dell'Unione o del diritto dello Stato membro o degli Stati membri interessati.
3. Il ricorso ad accordi di blocked-space o di code-sharing, sia in veste di vettore operativo che opera i servizi o di vettore commerciale che vende i servizi, non comporta in nessun caso, per i vettori aerei del Regno Unito, l'esercizio di diritti diversi da quelli previsti dall'articolo 4, paragrafo 1.

Tuttavia, il primo comma del presente paragrafo non si applica in modo da impedire ai vettori del Regno Unito di prestare servizi di trasporto aereo tra qualunque coppia di punti, uno dei quali situato nel territorio dell'Unione e l'altro nel territorio di un paese terzo, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) il vettore aereo del Regno Unito svolge le funzioni di vettore commerciale nell'ambito di un accordo di blocked-space o di code-sharing con un vettore operativo che, a norma del diritto dell'Unione o dello Stato membro o degli Stati membri interessati, dispone dei necessari diritti di traffico e sia legittimato a esercitarli in virtù dell'accordo di cui trattasi;

- b) il servizio di trasporto aereo in questione fa parte di un trasporto effettuato dal vettore del Regno Unito tra un punto situato nel territorio del Regno Unito e il punto in questione nel territorio del paese terzo interessato.
4. Gli Stati membri interessati chiedono che gli accordi di cui al presente articolo siano approvati dalle rispettive autorità competenti al fine di accertare il rispetto delle condizioni di cui al presente articolo e delle prescrizioni applicabili del diritto dell'Unione e nazionale, in particolare in materia di sicurezza.

Articolo 6

Leasing di aeromobili

1. Nell'esercizio dei diritti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, i vettori aerei del Regno Unito possono prestare servizi di trasporto aereo con propri aeromobili in tutti i casi seguenti:
- a) utilizzando aeromobili presi in leasing senza equipaggio da un locatore qualsiasi;
 - b) utilizzando aeromobili presi in leasing con equipaggio da un qualsiasi altro vettore aereo del Regno Unito;
 - c) utilizzando aeromobili presi in leasing con equipaggio da vettori aerei di un paese diverso dal Regno Unito, a condizione che il leasing sia giustificato da esigenze eccezionali, esigenze di capacità stagionali o difficoltà operative del locatario e che non superi la durata strettamente necessaria per soddisfare tali esigenze o superare tali difficoltà.
2. Gli Stati membri interessati chiedono che gli accordi di cui al paragrafo 1 siano approvati dalle rispettive autorità competenti al fine di accertare il rispetto delle condizioni ivi contenute e delle prescrizioni applicabili del diritto dell'Unione e nazionale, in particolare in materia di sicurezza.

Articolo 7

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, al fine di ripristinare l'equivalenza, adotta senza indugio atti di esecuzione per:
- a) limitare la capacità ammissibile per i servizi di trasporto aereo di linea disponibile per i vettori aerei del Regno Unito 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) imporre obblighi finanziari o restrizioni operative.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2. Essi sono adottati secondo la procedura d'urgenza di cui all'articolo 14, paragrafo 3, qualora, in casi debitamente giustificati di grave mancanza di equivalenza ai fini del presente paragrafo, ciò sia necessario per motivi imperativi d'urgenza.

Articolo 8

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 dei servizi di trasporto aereo di cui al presente regolamento.

2. Qualora riscontri che, in seguito a una delle situazioni di cui al paragrafo 3, le suddette condizioni sono sensibilmente meno favorevoli di quelle di cui godono i vettori aerei del Regno Unito, la Commissione, al fine di porre rimedio a tale situazione, adotta senza indugio atti di esecuzione per:

- a) limitare la capacità ammissibile per i servizi di trasporto aereo di linea disponibile per i vettori aerei del Regno Unito 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) imporre obblighi finanziari o restrizioni operative.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2. Essi sono adottati secondo la procedura d'urgenza di cui all'articolo 14, paragrafo 3, qualora, in casi debitamente giustificati di minaccia alla sostenibilità economica di una o più operazioni dei vettori aerei dell'Unione, ciò sia necessario per motivi imperativi d'urgenza.

3. Gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 2 sono adottati, alle condizioni ivi precisate, per porre rimedio alle situazioni seguenti:

- a) concessione di sovvenzioni da parte del Regno Unito;
- b) assenza del diritto della concorrenza nel Regno Unito o omissione dell'applicazione effettiva di tale diritto;
- c) omessa istituzione di un'autorità garante della concorrenza indipendente da parte del Regno Unito o omesso mantenimento della stessa;
- d) applicazione, da parte del Regno Unito, di norme in materia di tutela dei lavoratori, sicurezza, tutela ambientale o diritti dei passeggeri meno rigorose di quelle stabilite dalla 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.

5. Il regolamento (UE) n. 2019/712 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾ non si applica alle questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Articolo 9

Autorizzazione di esercizio

1. Fatto salvo il diritto dell'Unione e il diritto nazionale in materia di sicurezza aerea, i vettori aerei del Regno Unito devono ottenere un'autorizzazione di esercizio da ciascuno Stato membro in cui intendono operare al fine di esercitare i diritti loro riconosciuti ai sensi dell'articolo 4.

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 di 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.

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) 2019/712 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo e che abroga il regolamento (CE) n. 868/2004 (GU L 123 del 10.5.2019, pag. 4).

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 la facoltà di approvare tali domande a partire da tale data, purché siano soddisfatte le condizioni per l'approvazione. Tuttavia, qualsiasi autorizzazione così rilasciata entra in vigore non prima del primo giorno di applicazione del presente regolamento, di cui all'articolo 15, paragrafo 2, primo comma.

Articolo 10

Piani operativi, programmi e orari

1. I vettori aerei del Regno Unito presentano alle autorità competenti di tutti gli Stati membri interessati, per l'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. Le comunicazioni relative alla fornitura di servizi aerei da effettuarsi nel gennaio 2021 sono presentate alla prima data possibile prima dell'inizio delle operazioni.

2. Fatto salvo l'articolo 9, 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 15, paragrafo 2, primo comma, e quelli per la prima stagione successiva possono essere presentati e approvati anteriormente a tale data.

3. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di rilasciare autorizzazioni per la prestazione di servizi di trasporto aereo di linea da parte di vettori dell'Unione nell'esercizio dei diritti concessi loro dal Regno Unito. Riguardo a tali autorizzazioni, gli Stati membri non operano discriminazioni tra i vettori dell'Unione.

Articolo 11

Rifiuto, revoca, sospensione e limitazione delle autorizzazioni

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 sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 9, 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 all'articolo 7 o 8.

4. Gli Stati membri informano la Commissione e gli altri Stati membri, senza indebiti ritardi, in merito a tutte le decisioni di rifiuto o revoca dell'autorizzazione di esercizio di vettori aerei del Regno Unito a norma dei paragrafi 1 e 2.

*Articolo 12***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 siano stati rilasciati o convalidati in forza e in conformità, come minimo, delle norme internazionali pertinenti stabilite ai sensi della convenzione di Chicago.

*Articolo 13***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 del presente articolo o qualsiasi altra informazione pertinente ai fini dell'applicazione degli articoli 7 e 8.

*Articolo 14***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011, in combinato disposto con l'articolo 5 del medesimo regolamento.

*Articolo 15***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 applicarsi al e nel Regno Unito a norma degli articoli 126 e 127 dell'accordo di recesso.

L'articolo 9, paragrafo 3, e l'articolo 10, 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 entra in vigore o, a seconda dei casi, si applica in via provvisoria un accordo, di cui l'Unione sia parte, che disciplina in maniera globale le disposizioni sui servizi di trasporto aereo con il Regno Unito.
4. Il presente regolamento cessa di applicarsi a decorrere dalla prima delle seguenti date:
 - a) 30 giugno 2021;
 - b) la data di entrata in vigore di un accordo quale quello indicato al paragrafo 3 o, se del caso, la data a decorrere dalla quale tale accordo è applicato in via provvisoria.

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

Fatto a Bruxelles, il 23 dicembre 2020

Per il Parlamento europeo
Il presidente
D. M. SASSOLI

Per il Consiglio
Il presidente
M. ROTH
