

**REGOLAMENTO (UE) 2019/502 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 25 marzo 2019****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 europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

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 Consiglio <sup>(3)</sup> 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 27 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) 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 con il Regno Unito di cui l'Unione sia parte. La Commissione dovrebbe, su sua raccomandazione, essere autorizzata quanto prima a negoziare con il Regno Unito un accordo globale in materia di trasporto aereo. Tale accordo dovrebbe essere negoziato e concluso senza indugio.
- (6) Al fine di mantenere livelli di connettività reciprocamente vantaggiosi, dovrebbero essere previsti accordi di cooperazione commerciale, ad esempio di *code-sharing*, sia per i vettori aerei del Regno Unito sia per quelli dell'Unione, in linea con il principio di reciprocità.

<sup>(1)</sup> Parere del 20 febbraio 2019 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 13 marzo 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 19 marzo 2019.

<sup>(3)</sup> 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 (GUL 293 del 31.10.2008, pag. 3).

- (7) 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, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, gli Stati membri eserciteranno quindi nuovamente la loro competenza a partire da tale momento. È inoltre opportuno ricordare che, come sancito dal protocollo n. 25 sull'esercizio della competenza concorrente allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, 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 pertanto 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.
- (8) A norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 i vettori aerei dell'Unione devono, al fine di mantenere licenze d'esercizio valide, soddisfare in qualsiasi momento le prescrizioni in materia di proprietà e di controllo di cui a tale regolamento. Qualora il recesso del Regno Unito dall'Unione abbia luogo senza un accordo di recesso, è probabile che alcuni vettori aerei dell'Unione incontrino difficoltà nel soddisfare tali prescrizioni a partire dalla data del recesso. È pertanto necessario predisporre misure di emergenza. Conformemente ai principi di parità di trattamento e di proporzionalità, tali misure dovrebbero essere limitate a quanto strettamente necessario per far fronte ai problemi derivanti da un recesso disordinato del Regno Unito dall'Unione. In virtù degli stessi principi, è altresì necessario stabilire meccanismi che consentano di monitorare attentamente i progressi compiuti per quanto concerne la conformità alle prescrizioni in materia di proprietà e controllo e di revocare la licenza d'esercizio, laddove giustificato. Al fine di evitare l'improvvisa cessazione delle operazioni e di consentire in particolare il rimpatrio dei passeggeri interessati, la revoca di una licenza d'esercizio non conforme, nel caso in cui non sia stato presentato un adeguato piano di azioni correttive, dovrebbe avere effetto due settimane dopo la decisione di revoca.
- (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 nel quadro 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) La Commissione e gli Stati membri dovrebbero risolvere i problemi che, a causa del recesso del Regno Unito dall'Unione, potrebbero interessare i sistemi esistenti di distribuzione del traffico. In particolare dovrebbero essere adottate misure adeguate per assicurare il pieno rispetto di tali sistemi e consentire una transizione quanto più ordinata possibile onde evitare perturbazioni per i passeggeri e le società nell'Unione.
- (11) 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 altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*). In considerazione del loro potenziale impatto sulla connettività del trasporto aereo degli Stati membri, per l'adozione di tali misure è opportuno far ricorso alla procedura d'esame. Ove sussistano, in casi debitamente giustificati, imperativi motivi d'urgenza, è opportuno che la Commissione adotti atti di esecuzione immediatamente applicabili. Tali casi debitamente giustificati possono includere le 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.
- (12) 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.

(\*) 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 (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (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) Le disposizioni del presente regolamento dovrebbero entrare in vigore con urgenza e dovrebbero applicarsi, in linea di principio, a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di essere applicabili al 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 («Regno Unito») in seguito al suo recesso dall'Unione.

#### *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 16, paragrafo 4. Al termine di tale periodo l'Unione cessa immediatamente di esercitare tale competenza e gli Stati membri esercitano nuovamente la loro competenza in conformità dell'articolo 2, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
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.

#### *Articolo 3*

### **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 16, paragrafo 2, primo comma, 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); e
  - 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 presenta 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 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 è situato nel territorio del Regno Unito e l'altro è situato nel territorio dell'Unione;
  - d) per un massimo di cinque mesi a decorrere dal primo giorno di applicazione di cui all'articolo 16, paragrafo 2, primo comma, prestare servizi di trasporto aereo internazionale di linea e non di linea per servizi «tutto merci» tra qualunque coppia di punti, uno dei quali è situato nel territorio dell'Unione e l'altro è situato nel territorio di un paese terzo, nell'ambito di un servizio avente origine o destinazione nel territorio del Regno Unito. La capacità totale stagionale che i vettori aerei del Regno Unito devono fornire per detti servizi non supera il numero totale di frequenze operate da tali vettori per detti servizi rispettivamente durante le stagioni invernale ed estiva IATA per l'anno 2018, *pro rata temporis*;
  - e) per un massimo di sette mesi a decorrere dal primo giorno di applicazione di cui all'articolo 16, paragrafo 2, primo comma, continuare a prestare servizi aerei di linea sulle rotte oggetto di oneri di servizio pubblico laddove il diritto di prestare un servizio aereo sia stato concesso in conformità degli articoli 16 e 17 del regolamento (CE) n. 1008/2008 prima della data di applicazione del presente regolamento e fatto salvo il rispetto delle condizioni relative a tali servizi stabilite dal regolamento (CE) n. 1008/2008.
2. Gli Stati membri utilizzano il periodo di cui al paragrafo 1, lettera e), per adottare le eventuali misure necessarie per garantire che i servizi pubblici considerati necessari possano proseguire dopo la scadenza di tale periodo, in conformità degli articoli 16 e 17 del regolamento (CE) n. 1008/2008.
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 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.

## Articolo 5

**Accordi di cooperazione in materia di commercializzazione**

1. I servizi di trasporto aereo a norma dell'articolo 4 del presente regolamento possono essere prestati nel quadro di accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, ad esempio accordi di *blocked-space* o di *code-sharing*, come indicato in seguito:
  - 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 o di un paese terzo che, in virtù 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 suoi vettori siano legittimati ad 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, o di un paese terzo che, in virtù 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. Il ricorso a accordi di cooperazione commerciale, sia in veste di vettore operativo che opera i servizi o di vettore commerciale che vende i servizi, non comporta in nessun caso, per un vettore aereo del Regno Unito, l'esercizio di diritti diversi da quelli previsti all'articolo 4, paragrafo 1.
3. 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.
4. 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 di cui al presente articolo e dei requisiti 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, un vettore aereo del Regno Unito può prestare servizi di trasporto aereo con i propri aeromobili e in tutti i casi seguenti:
  - a) utilizzando aeromobili presi in leasing senza equipaggio da qualsiasi locatore;
  - b) utilizzando aeromobili presi in leasing con equipaggio da qualsiasi altro vettore aereo del Regno Unito;
  - c) utilizzando aeromobili presi in leasing con equipaggio da vettori aerei di qualsiasi paese diverso dal Regno Unito, purché il leasing sia giustificato sulla base di necessità eccezionali o legate alla capacità stagionale, o di difficoltà operative del locatario, e purché il leasing non superi la durata strettamente necessaria per soddisfare tali necessità 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 dei requisiti applicabili del diritto dell'Unione e nazionale, in particolare in materia di sicurezza.

## Articolo 7

**Trattamento delle licenze d'esercizio in relazione alle prescrizioni in materia di proprietà e controllo**

1. In deroga all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1008/2008, se un vettore aereo titolare di una licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro diverso dal Regno Unito cessa di rispettare le prescrizioni di cui all'articolo 4, lettera f), di tale regolamento («prescrizioni in materia di proprietà e controllo») a causa del recesso del Regno Unito dall'Unione, il mancato rispetto di tali prescrizioni non pregiudica la validità della licenza d'esercizio fino alla fine di un periodo di sei mesi a decorrere dal primo giorno di applicazione indicato all'articolo 16, paragrafo 2, primo comma, del presente regolamento purché siano soddisfatte le condizioni di cui ai paragrafi da 2 a 5 del presente articolo.

2. Entro due settimane dall'entrata in vigore del presente regolamento, il vettore aereo presenta un piano di azioni correttive all'autorità competente per il rilascio delle licenze. Il piano espone, in maniera completa e precisa, le misure intese a garantire il pieno rispetto delle prescrizioni in materia di proprietà e controllo al più tardi il primo giorno successivo al periodo di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Se il vettore aereo non presenta un piano entro il termine stabilito, l'autorità competente per il rilascio delle licenze, dopo aver offerto al vettore aereo interessato la possibilità di esprimere le proprie osservazioni, revoca la licenza d'esercizio immediatamente, ma non prima della data indicata all'articolo 16, paragrafo 2, primo comma, e ne informa la Commissione. Tale revoca ha effetto due settimane dopo la decisione dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, ma non prima della data indicata all'articolo 16, paragrafo 2. L'autorità competente per il rilascio delle licenze notifica la propria decisione al vettore aereo e ne informa la Commissione.
3. Se il vettore aereo interessato presenta un piano di azioni correttive entro il termine di cui al paragrafo 2, l'autorità competente per il rilascio delle licenze valuta, entro due mesi dal ricevimento del piano, se le misure ivi previste comportano il pieno rispetto delle prescrizioni in materia di proprietà e controllo al più tardi il primo giorno successivo al periodo di cui al paragrafo 1, e se risulti probabile che il vettore aereo porti a termine le misure entro tale data. L'autorità competente per il rilascio delle licenze informa il vettore aereo e la Commissione in merito alla sua valutazione.
4. Se l'autorità competente per il rilascio delle licenze conclude, dopo aver offerto al vettore aereo interessato la possibilità di esprimere le proprie osservazioni, che le misure previste nel piano non comportano il pieno rispetto delle prescrizioni in materia di proprietà e controllo al più tardi il primo giorno successivo al periodo di cui al paragrafo 1, o se risulta improbabile che il vettore aereo interessato porti a termine le misure entro tale data, essa può revocare immediatamente la licenza d'esercizio. Tale revoca ha effetto due settimane dopo la decisione dell'autorità competente per il rilascio delle licenze. L'autorità competente per il rilascio delle licenze notifica la propria decisione al vettore aereo e ne informa la Commissione.
5. Se l'autorità competente per il rilascio delle licenze conclude che le misure previste nel piano comportano il pieno rispetto delle prescrizioni in materia di proprietà e controllo al più tardi il primo giorno successivo al periodo di cui al paragrafo 1, e se risulta probabile che il vettore aereo porti a termine le misure entro tale data, essa monitora costantemente e con attenzione l'attuazione del piano e informa periodicamente la Commissione delle sue conclusioni.
6. Entro la fine del periodo di cui al paragrafo 1, l'autorità competente per il rilascio delle licenze stabilisce se il vettore aereo rispetta pienamente le prescrizioni in materia di proprietà e controllo. Se l'autorità competente per il rilascio delle licenze stabilisce, dopo aver offerto al vettore aereo interessato la possibilità di esprimere le proprie osservazioni, che il vettore aereo non rispetta pienamente le prescrizioni in materia di proprietà e controllo, essa revoca la licenza d'esercizio a decorrere dal primo giorno successivo al periodo di cui al paragrafo 1.
7. Se la Commissione conclude, dopo avere offerto all'autorità competente per il rilascio delle licenze e al vettore aereo interessato la possibilità di esprimere le proprie osservazioni, che l'autorità competente per il rilascio delle licenze ha ommesso di revocare la licenza d'esercizio in questione, nei casi in cui tale revoca è prevista in conformità del paragrafo 2 o del paragrafo 6, del presente articolo, la Commissione chiede all'autorità competente per il rilascio delle licenze di revocare la licenza d'esercizio conformemente all'articolo 15, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1008/2008. Si applica l'articolo 15, paragrafo 3, terzo e quarto comma di tale regolamento.
8. Il presente articolo lascia impregiudicata l'applicazione delle altre disposizioni del regolamento (CE) n. 1008/2008.

#### Articolo 8

#### **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 15, paragrafo 2. Essi sono adottati secondo la procedura d'urgenza di cui all'articolo 15, paragrafo 3, qualora, in casi debitamente giustificati di grave mancanza di equivalenza ai fini del paragrafo 2, ciò sia necessario per motivi imperativi d'urgenza.

#### Articolo 9

##### 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, 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 15, paragrafo 2. Essi sono adottati secondo la procedura d'urgenza di cui all'articolo 15, 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) 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, tutela ambientale o diritti dei passeggeri 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.

5. Il regolamento (CE) n. 868/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(?)</sup> non si applica alle questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

#### Articolo 10

##### 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.

<sup>(?)</sup> Regolamento (CE) n. 868/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo alla protezione contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali che recano pregiudizio ai vettori aerei comunitari nella prestazione di servizi di trasporto aereo da parte di paesi non membri della Comunità europea (GU L 162 del 30.4.2004, pag. 1).



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 indicato all'articolo 16, paragrafo 2, primo comma.

#### Articolo 11

##### **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 10, 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 16, 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 12

##### **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 sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 10, 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 8 o 9.

4. Gli Stati membri informano la Commissione e gli altri Stati membri, senza indebiti ritardi, 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 13***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 di Chicago.

*Articolo 14***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 8 e 9.

*Articolo 15***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dal 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 il suo articolo 5.

*Articolo 16***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 7, l'articolo 10, paragrafo 3, e l'articolo 11, 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 globale che disciplina la prestazione di servizi di trasporto aereo con il Regno Unito e di cui l'Unione è parte; 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 Strasburgo, il 25 marzo 2019

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

A. TAJANI

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

G. CIAMBA

---