



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, **XXX**
[...](2020) **XXX** draft

SENSITIVE*

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με κοινούς κανόνες διασφάλισης βασικής αεροπορικής συνδεσιμότητας μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στη συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Την 1η Φεβρουαρίου 2020, το Ηνωμένο Βασίλειο αποχώρησε από την Ένωση σύμφωνα με το άρθρο 50 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας¹ (στο εξής: συμφωνία αποχώρησης) συνήφθη από την Ένωση με την απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου² και τέθηκε σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 2020. Η μεταβατική περίοδος που αναφέρεται στο άρθρο 126 της συμφωνίας αποχώρησης, κατά τη διάρκεια της οποίας το δίκαιο της Ένωσης εξακολουθεί να εφαρμόζεται ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σύμφωνα με το άρθρο 127 της εν λόγω συμφωνίας, λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Στις 25 Φεβρουαρίου 2020, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/266 με την οποία εγκρίνεται η έναρξη διαπραγματεύσεων με το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας για νέα συμφωνία εταιρικής σχέσης³. Όπως συνάγεται από τις οδηγίες διαπραγμάτευσης, η εξουσιοδότηση καλύπτει, μεταξύ άλλων, τα στοιχεία που απαιτούνται για να καλυφθεί συνολικά η σχέση με το Ηνωμένο Βασίλειο μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές.

Ωστόσο, είναι αμφίβολο κατά πόσον, έως τη λήξη της εν λόγω περιόδου, θα έχει τεθεί σε ισχύ συμφωνία μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου που θα διέπει τη μελλοντική τους σχέση στον τομέα αυτόν.

Οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται χωρίς τη ρητή συναίνεση των εμπλεκόμενων κρατών· αυτό αποτελεί συνέπεια της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας τους στον υπερκείμενο εναέριο χώρο του εδάφους τους. Τα κράτη είθισται να οργανώνουν τις μεταξύ τους αεροπορικές μεταφορές με διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών, στις οποίες καθορίζονται τα συγκεκριμένα δικαιώματα που παρέχουν αμοιβαία και οι όροι άσκησής τους. Τα δικαιώματα μεταφοράς και οι υπηρεσίες που συνδέονται άμεσα με την άσκησή τους εξαιρούνται ρητώς από το πεδίο εφαρμογής της Γενικής Συμφωνίας για τις Συναλλαγές στον Τομέα των Υπηρεσιών⁴.

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

¹ ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 7.

² Απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου, της 30ής Ιανουαρίου 2020, σχετικά με τη σύναψη της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 1).

³ ΕΕ L 58 της 27.2.2020, σ. 53.

⁴ Παράρτημα 1B της συμφωνίας του Μαρακές για την ίδρυση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, η οποία συνήφθη στο Μαρακές στις 15 Απριλίου 1994.

Κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, οι υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών θα παύσουν να διέπονται από τον εν λόγω κανονισμό.

Κατά συνέπεια, ελλείπει συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου επί του θέματος, δεν θα υφίσταται νομική βάση για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών από τους αντίστοιχους αερομεταφορείς μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου βάσει της συμφωνίας αποχώρησης.

Οι υπηρεσίες απευθείας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών εκτελούνται σχεδόν εξ ολοκλήρου από τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ένωσης. Η απώλεια του δικαιώματος παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών από τους εν λόγω αερομεταφορείς θα επιφέρει σοβαρή διαταραχή. Οι περισσότερες αν όχι όλες οι αεροπορικές διαδρομές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου θα παύσουν να εξυπηρετούνται. Αντιθέτως, οι ενδοενωσιακές αεροπορικές διαδρομές που δεν θα εξυπηρετούνται από τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου θα παραμείνουν για τους αερομεταφορείς της Ένωσης πλήρως προσβάσιμες μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου.

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

Στόχος, επομένως, της παρούσας πρότασης είναι να καθορισθούν τα προσωρινά μέτρα που θα διέπουν τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου σε περίπτωση μη επίτευξης συμφωνίας επί του θέματος.

Η παρούσα πράξη εντάσσεται σε μια δέσμη μέτρων την οποία εκδίδει η Επιτροπή.

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

Ο παρών προτεινόμενος κανονισμός συνιστά ειδικό νόμο (*lex specialis*) με τον οποίο θα αντιμετωπισθούν ορισμένες συνέπειες, αφενός, του γεγονότος ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 θα παύσει να εφαρμόζεται στις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου και, αφετέρου, της απουσίας συμφωνίας που θα διέπει τη μελλοντική σχέση μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου. Οι προτεινόμενοι όροι περιορίζονται σε ό,τι είναι αναγκαίο στο πλαίσιο αυτό, ώστε να αποφευχθούν δυσανάλογες διαταραχές. Συνεπώς, η παρούσα πρόταση συνάδει πλήρως με την ισχύουσα νομοθεσία και ιδίως με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

Ο προτεινόμενος κανονισμός θα αποτελέσει προσωρινό μέτρο, προκειμένου να διατηρηθεί η συνδεσιμότητα και να διαφυλαχθεί το συμφέρον της Ένωσης για περιορισμένο χρονικό

διάστημα και έως ότου συναφθεί και τεθεί σε ισχύ συμφωνία μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου επί του θέματος.

Ο προτεινόμενος κανονισμός δεν θίγει τον σχεδιασμό μελλοντικής συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών με το Ηνωμένο Βασίλειο.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

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

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

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

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

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

- **Αναλογικότητα**

Ο προτεινόμενος κανονισμός θεωρείται αναλογικός, καθώς μπορεί να αποτρέψει δυσανάλογες διαταράξεις κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζονται επίσης ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τους αερομεταφορείς της Ένωσης. Δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου. Αυτό ισχύει, ιδίως, για τους όρους χορήγησης των σχετικών δικαιωμάτων τα οποία, μεταξύ άλλων, συνδέονται με την ανάγκη χορήγησης ισοδύναμων δικαιωμάτων από το Ηνωμένο Βασίλειο και με τον θεμιτό ανταγωνισμό, και για την περιορισμένη χρονική διάρκεια του καθεστώτος έως ότου υπάρξει συμφωνία αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ με το Ηνωμένο Βασίλειο.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Καθώς η πράξη διέπει θέματα που είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 με σκοπό, όπως ο παρών κανονισμός, να εξασφαλισθούν πλήρως εναρμονισμένοι όροι ανταγωνισμού, θα πρέπει να έχει τη μορφή κανονισμού. Η μορφή αυτή ανταποκρίνεται με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο στον επείγοντα χαρακτήρα της κατάστασης / του πλαισίου, καθώς το διαθέσιμο χρονικό διάστημα πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου (χωρίς τη σύναψη συμφωνίας που να διέπει τη μελλοντική σχέση μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου) είναι πολύ σύντομο για να είναι εφικτή η μεταφορά των διατάξεων μιας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

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

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

Δεν εφαρμόζεται, λόγω της εξαιρετικής, προσωρινής και εφάπαξ φύσης της κατάστασης που καθιστά αναγκαία την παρούσα πρόταση, η οποία δεν έχει σχέση με τους στόχους της υφιστάμενης νομοθεσίας.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι προκλήσεις που προκύπτουν από τις διαπραγματεύσεις για συμφωνία μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και πιθανές λύσεις, έχουν αναφερθεί από διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα των αεροπορικών μεταφορών και εκπροσώπους των κρατών μελών τόσο πριν από τη σύναψη της συμφωνίας αποχώρησης όσο και έπειτα από αυτήν.

Το γεγονός ότι η μεταβατική περίοδος που ορίζεται στη συμφωνία αποχώρησης λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2020, η ανάγκη προετοιμασίας για αναπόφευκτες αλλαγές την 1η Ιανουαρίου 2021 και τα ενδεχόμενα επιπλέον μέτρα που πρέπει να προβλεφθούν σε περίπτωση μη συμφωνίας έχουν συζητηθεί με τους εκπροσώπους των κρατών μελών και διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα των αεροπορικών μεταφορών στο πλαίσιο διατομεακών και ειδικών συνεδριάσεων που πραγματοποιήθηκαν στις Βρυξέλλες και στα κράτη μέλη.

Κοινό θέμα στις απόψεις που παρουσιάστηκαν ήταν η ανάγκη για ρυθμιστική παρέμβαση ώστε να διατηρηθεί ορισμένος βαθμός αεροπορικής συνδεσιμότητας όταν το δίκαιο της Ένωσης παύσει να ισχύει ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο. Όσον αφορά τα δικαιώματα μεταφοράς, τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν είναι σε θέση να λάβουν εκείνα μέτρα έκτακτης ανάγκης για να μετριαστούν οι επιζήμιες επιπτώσεις σε περίπτωση που δεν συναφθεί συμφωνία επί του θέματος. Οι εκπρόσωποι τουλάχιστον έξι αερομεταφορέων, ομίλων αερομεταφορέων και αερολιμένων εξέφρασαν την άποψη ότι θα πρέπει να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο αεροπορικής συνδεσιμότητας με τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου με τη διατήρηση υψηλού επιπέδου πρόσβασης στην αγορά. Ωστόσο, άλλα ενδιαφερόμενα μέρη (κυρίως οι εκπρόσωποι αερομεταφορέων της ΕΕ) τόνισαν αντιθέτως ότι δεν θα πρέπει να διατηρηθεί η υφιστάμενη κατάσταση εάν δεν υπάρξει πλήρης ρυθμιστική εναρμόνιση, ώστε να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην αγορά. Οι περισσότερες από τις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν πριν από την αποχώρηση, συμπεριλαμβανομένων των παρατηρήσεων των κρατών μελών, στο πλαίσιο ημερίδων που διοργάνωσε η Επιτροπή το 2018, επιβεβαιώθηκαν και επεκτάθηκαν στη συνέχεια, μεταξύ άλλων, όσον αφορά την προοπτική της μελλοντικής σχέσης.

- **Σύλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η Επιτροπή συζήτησε με τα ενδιαφερόμενα μέρη διάφορες μορφές αξιολόγησης των συνεπειών της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών. Οι αξιολογήσεις αυτές καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η απουσία αεροπορικής κυκλοφορίας μεταξύ της ΕΕ και του Ηνωμένου Βασιλείου θα μπορούσε να προκαλέσει σημαντικές διαταραχές στην ΕΕ. Η αεροπορική συνδεσιμότητα διαδραματίζει καίριο ρόλο στην ευρύτερη οικονομία. Εκτός από τη διευκόλυνση της κινητικότητας, οι αεροπορικές μεταφορές συνιστούν ισχυρή κινητήρια δύναμη για το εμπόριο, την ανάπτυξη και την απασχόληση. Η άμεση συνεισφορά των αερομεταφορών στο ΑΕΠ της ΕΕ ανέρχεται σε 168 δισ. EUR, ενώ η συνολική επίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού, φθάνει

μέχρι και τα 672 δισ. EUR μέσω του πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος⁵. Συνολικά, οι επιβάτες που ταξιδεύουν μεταξύ της ΕΕ και του Ηνωμένου Βασιλείου αντιπροσώπευαν το 2019 το 24 % του συνόλου της ενδοενωσιακής κυκλοφορίας, παρόλο που το ποσοστό αυτό ποικίλλει σημαντικά ανάλογα με το κράτος μέλος της ΕΕ. Πέραν αυτού, το 2019 αερομεταφορείς αδειοδοτημένοι από το Ηνωμένο Βασίλειο προσέφεραν το 19,5 % των διαθέσιμων θέσεων σε ενδοενωσιακές τακτικές πτήσεις, ενώ αερομεταφορείς αδειοδοτημένοι από την ΕΕ προσέφεραν το 50,4 % των διαθέσιμων θέσεων σε πτήσεις μεταξύ της ΕΕ και του Ηνωμένου Βασιλείου. Εναλλακτικές επιλογές μεταφοράς υπάρχουν ιδίως με σιδηροδρομικές και θαλάσσιες συνδέσεις, αλλά μόνον για μικρό αριθμό χωρών, όπως το Βέλγιο, η Γαλλία και η Ιρλανδία. Για άλλες χώρες που είναι περισσότερο απομακρυσμένες ανατολικά και νοτίως της Ένωσης, ο χρόνος μετακίνησης οδικώς και σιδηροδρομικώς δεν μπορεί να συγκριθεί με τον χρόνο μετακίνησης αεροπορικώς. Ως εκ τούτου, πρέπει να μετριάσθούν οι σημαντικές επιζήμιες συνέπειες λόγω της συνολικής απώλειας αεροπορικής συνδεσιμότητας για την οικονομία και τους πολίτες της ΕΕ.

Είναι σαφές ότι ο αρνητικός αντίκτυπος των σοβαρών διαταραχών στην αεροπορική συνδεσιμότητα μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ένωσης θα επιδεινωθεί κατά τη διάρκεια και στον απόηχο της τρέχουσας κρίσης λόγω της πανδημίας, η οποία έχει επιφέρει πρωτοφανές πλήγμα στον αεροπορικό κλάδο της Ένωσης και την οικονομία της γενικότερα.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η εκτίμηση επιπτώσεων δεν είναι απαραίτητη, λόγω του εξαιρετικού χαρακτήρα της κατάστασης και των περιορισμένων αναγκών την περίοδο κατά την οποία θα επέλθει η μεταβολή του καθεστώτος του Ηνωμένου Βασιλείου. Πέραν της προτεινόμενης, δεν υπάρχουν διαθέσιμες διαφορετικές επιλογές πολιτικής από ουσιαστικής και νομικής άποψης.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

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

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Άνευ αντικειμένου.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Άνευ αντικειμένου.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Άνευ αντικειμένου.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Όπως αναφέρεται ανωτέρω, στόχος της παρούσας πρότασης είναι να καθορισθούν τα προσωρινά μέτρα που θα διέπουν τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου σε περίπτωση μη επίτευξης

⁵ Ομάδα δράσης για τις αεροπορικές μεταφορές (ATAG), «Aviation: Benefits Beyond Borders report for 2020».

συμφωνίας επί του θέματος (άρθρο 1). Τα μέτρα αυτά αποσκοπούν στη διατήρηση βασικής συνδεσιμότητας για μεταβατική περίοδο έως ότου συναφθεί μια τέτοια συμφωνία (άρθρο 14).

Καταρχάς (άρθρο 3), ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει τη μονομερή χορήγηση στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου των δικαιωμάτων μεταφοράς της πρώτης, δεύτερης, τρίτης και τέταρτης ελευθερίας, ώστε οι εν λόγω αερομεταφορείς να μπορούν να συνεχίσουν να εκτελούν πτήσεις επάνω από το έδαφος της Ένωσης και να κάνουν τεχνικές στάσεις στο έδαφος της Ένωσης, καθώς και να εξυπηρετούν απευθείας διαδρομές μεταξύ των αντίστοιχων εδαφών. Δεν γίνεται καμία διάκριση μεταξύ πτητικών λειτουργιών επιβατών και φορτίου, ούτε μεταξύ τακτικών και έκτακτων αεροπορικών μεταφορών. Οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου (άρθρο 4) θα έχουν επίσης τη δυνατότητα να παρέχουν τις εν λόγω υπηρεσίες με τη χρήση ρυθμίσεων για τη δέσμευση χώρου ή την κοινή εκμετάλλευση πτήσεων, και να συνάπτουν συμφωνίες μίσθωσης υπό αυστηρούς όρους (άρθρο 5), δεν προβλέπονται όμως άλλες συνήθειες διατάξεις επιχειρησιακής ευελιξίας (όπως αλλαγή αεροσκάφους ή συνεξυπηρέτηση).

Καθώς τα δικαιώματα που χορηγούνται στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου υπόκεινται στην αρχή της «αμοιβαιότητας», στον προτεινόμενο κανονισμό (άρθρο 6) προβλέπεται μηχανισμός, με βάση τον οποίο εξασφαλίζεται ότι τα δικαιώματα που απολαμβάνουν οι αερομεταφορείς της Ένωσης στο Ηνωμένο Βασίλειο θα εξακολουθήσουν να ισοδυναμούν με τα δικαιώματα που χορηγούνται στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου δυνάμει του προτεινόμενου κανονισμού. Εάν δεν συμβεί αυτό, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να λάβει τα αναγκαία μέτρα για τη διόρθωση της κατάστασης με εκτελεστικές πράξεις, καθώς και με τον περιορισμό ή την ανάκληση των αδειών λειτουργίας αερομεταφορέων του Ηνωμένου Βασιλείου. Η αξιολόγηση του βαθμού ισοδυναμίας και η λήψη διορθωτικών μέτρων από την Επιτροπή δεν συνδέονται αποκλειστικά με μια αυστηρή, τυπική αντιστοιχία ανάμεσα στις δύο έννομες τάξεις· τούτο λόγω των σημαντικών διαφορών μεταξύ των αντίστοιχων αγορών και για να αποφευχθεί μια τυφλή προσέγγιση, η οποία θα μπορούσε τελικά να αποδειχθεί αντίθετη προς τα συμφέροντα της Ένωσης.

Όπως ακριβώς η Ένωση προσπαθεί να επιτύχει σε όλες τις συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών, ο προτεινόμενος κανονισμός, μολοντί αποσκοπεί στην προσωρινή εξασφάλιση βασικής συνδεσιμότητας, ορίζει έναν ευέλικτο μηχανισμό για να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς της Ένωσης απολαμβάνουν δίκαιες και ίσες ευκαιρίες ανταγωνισμού με τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου, όταν πλέον το Ηνωμένο Βασίλειο δεν θα δεσμεύεται από το δίκαιο της Ένωσης. Οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού συνεπάγονται ότι, ακόμη και μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, το Ηνωμένο Βασίλειο θα εξακολουθεί να εφαρμόζει επαρκώς υψηλά πρότυπα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών όσον αφορά: τον θεμιτό ανταγωνισμό, περιλαμβανομένης της ρύθμισης των συμπράξεων, της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και των συγχωνεύσεων· την απαγόρευση αδικαιολόγητων κρατικών επιδοτήσεων· την προστασία των εργαζομένων· την προστασία του περιβάλλοντος· την ασφάλεια πτήσεων και την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Επιπλέον, πρέπει να διασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς της Ένωσης δεν θα υφίστανται διακρίσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο, είτε *de jure* είτε *de facto*. Για τον λόγο αυτόν, με τον προτεινόμενο κανονισμό η Επιτροπή (άρθρο 7) επιφορτίζεται με το καθήκον να παρακολουθεί τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου και εξουσιοδοτείται να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, με εκτελεστικές πράξεις, για να διασφαλίζεται ότι εξακολουθούν να τηρούνται πάντοτε οι εν λόγω όροι.

Καθορίζονται οι αναγκαίες διαδικασίες ώστε τα κράτη μέλη να είναι σε θέση να ελέγχουν ότι οι αερομεταφορείς, τα αεροσκάφη και τα πληρώματα πτήσης που εκτελούν πτήσεις εντός του

εδάφους τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού έχουν αδειοδοτηθεί ή πιστοποιηθεί από το Ηνωμένο Βασίλειο σύμφωνα με διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα ασφάλειας, ότι τηρείται όλη η σχετική εθνική και ενωσιακή νομοθεσία και ότι δεν υπάρχει υπέρβαση των επιτρεπόμενων δικαιωμάτων (άρθρα 8 έως 11).

Προβλέπεται ρητή διάταξη με την οποία υπενθυμίζεται ότι τα κράτη μέλη δεν πρέπει να διαπραγματεύονται ούτε να συνάπτουν διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με το Ηνωμένο Βασίλειο σε θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και ότι δεν πρέπει με κανέναν τρόπο να χορηγούν στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, δικαιώματα άλλα από εκείνα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό (άρθρο 3). Ωστόσο, οι αντίστοιχες αρμόδιες αρχές θα μπορούν φυσικά να συνεργάζονται εφόσον είναι αναγκαίο για την ορθή εφαρμογή του κανονισμού (άρθρο 12), ώστε να διαταραχθεί στο ελάχιστο η διαχείριση των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που θα εξακολουθήσουν να παρέχονται βάσει του κανονισμού μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με κοινούς κανόνες διασφάλισης βασικής αεροπορικής συνδεσιμότητας μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στη συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία³,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας⁴ (στο εξής: συμφωνία αποχώρησης) συνήφθη από την Ένωση με την απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου⁵ και τέθηκε σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 2020. Η μεταβατική περίοδος που αναφέρεται στο άρθρο 126 της συμφωνίας αποχώρησης, κατά τη διάρκεια της οποίας το δίκαιο της Ένωσης εξακολουθεί να εφαρμόζεται ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σύμφωνα με το άρθρο 127 της εν λόγω συμφωνίας, λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2020. Στις 25 Φεβρουαρίου 2020, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/266 με την οποία εγκρίνεται η έναρξη διαπραγματεύσεων με το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας για νέα συμφωνία εταιρικής σχέσης⁶.

¹ Γνώμη της

² Γνώμη της

³ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ...

⁴ ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 7.

⁵ Απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου, της 30ής Ιανουαρίου 2020, σχετικά με τη σύναψη της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 1).

⁶ ΕΕ L 58 της 27.2.2020, σ. 53.

Όπως συνάγεται από τις οδηγίες διαπραγμάτευσης, η εξουσιοδότηση καλύπτει, μεταξύ άλλων, τα στοιχεία που απαιτούνται για να καλυφθεί συνολικά η σχέση με το Ηνωμένο Βασίλειο μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές. Ωστόσο, είναι αμφίβολο κατά πόσον, έως τη λήξη της εν λόγω περιόδου, θα έχει τεθεί σε ισχύ συμφωνία μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου που θα διέπει τη μελλοντική τους σχέση στον τομέα αυτόν.

- (2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷ καθορίζει τους όρους χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης της Ένωσης στους αερομεταφορείς και καθιερώνει την ελευθερία παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών εντός της ΕΕ.
- (3) Κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, και ελλείψει ειδικών διατάξεων, θα παύσουν όλα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης και αφορούν την πρόσβαση στην αγορά, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, όσον αφορά τη σχέση μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών.
- (4) Είναι, επομένως, αναγκαίο να καθοριστεί μια σειρά προσωρινών μέτρων που θα δίνουν τη δυνατότητα σε αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί στο Ηνωμένο Βασίλειο να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του εδάφους του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών. Για να εξασφαλιστεί ορθή ισορροπία μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών, τα κατ' αυτόν τον τρόπο παρεχόμενα δικαιώματα θα πρέπει να εξαρτώνται από τη χορήγηση ισοδύναμων δικαιωμάτων από το Ηνωμένο Βασίλειο σε αερομεταφορείς που έχουν αδειοδοτηθεί στην Ένωση και να υπόκεινται σε ορισμένους όρους που εξασφαλίζουν θεμιτό ανταγωνισμό.
- (5) Για να αποτυπωθεί ο προσωρινός χαρακτήρας του παρόντος κανονισμού, η εφαρμογή του θα πρέπει να περιορισθεί έως τις 30 Ιουνίου 2021, είτε έως την έναρξη ισχύος ή, εάν προβλέπεται, την προσωρινή εφαρμογή μελλοντικής συμφωνίας που θα διέπει την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών με το Ηνωμένο Βασίλειο στην οποία η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος και η οποία θα αποτελέσει αντικείμενο διαπραγματεύσεων από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 218 της ΣΛΕΕ, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι προγενέστερη.
- (6) Προκειμένου να διατηρηθούν αμοιβαία επωφελή επίπεδα συνδεσιμότητας, θα πρέπει να προβλεφθούν ορισμένες ρυθμίσεις εμπορικής συνεργασίας, τόσο για τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου όσο και για τους αερομεταφορείς της Ένωσης, σύμφωνα με την αρχή της αμοιβαιότητας.
- (7) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να εκδίδουν άδειες εκτέλεσης τακτικών αεροπορικών μεταφορών από αερομεταφορείς της Ένωσης κατά την άσκηση των δικαιωμάτων που τους παρέχει το Ηνωμένο Βασίλειο, ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν στο πλαίσιο διεθνών συμφωνιών. Όσον αφορά τις εν λόγω άδειες, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να εισάγουν διακρίσεις μεταξύ αερομεταφορέων της Ένωσης.
- (8) Για να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά τη λήψη μέτρων που θα εγγυώνται επαρκή βαθμό αμοιβαιότητας μεταξύ των δικαιωμάτων που θα

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

χορηγούνται μονομερώς από την Ένωση και το Ηνωμένο Βασίλειο στους οικείους αερομεταφορείς, και για να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς της Ένωσης θα μπορούν να ανταγωνίζονται με θεμιτούς όρους τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου στην παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸. Δεδομένου του δυνητικού αντικτύπου τους στην αεροπορική συνδεσιμότητα των κρατών μελών, για τη θέσπιση των μέτρων αυτών θα πρέπει να χρησιμοποιείται η διαδικασία εξέτασης. Η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει εκτελεστικές πράξεις άμεσης εφαρμογής, όταν το απαιτούν επιτακτικοί λόγοι επείγοντος σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις. Αυτές οι δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις ενδέχεται να είναι αυτές στις οποίες το Ηνωμένο Βασίλειο δεν χορηγεί ισοδύναμα δικαιώματα στους αερομεταφορείς της Ένωσης και, ως εκ τούτου, προκαλεί πρόδηλη ανισορροπία ή όταν οι λιγότερο ευνοϊκοί όροι ανταγωνισμού από εκείνους που απολαμβάνουν οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου στην παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό απειλούν την οικονομική βιωσιμότητα των αερομεταφορέων της Ένωσης.

- (9) Επειδή ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι ο καθορισμός προσωρινών μέτρων που θα διέπουν τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου σε περίπτωση που δεν συναφθεί συμφωνία που θα διέπει τη μελλοντική τους σχέση στον τομέα των αερομεταφορών κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά μπορεί, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας κατά το άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (10) Λαμβανομένου υπόψη του επείγοντος χαρακτήρα που συνεπάγεται η λήξη της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται ανωτέρω, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί εξαίρεση από την προθεσμία των οκτώ εβδομάδων που αναφέρεται στο άρθρο 4 του πρωτοκόλλου αριθ. 1 σχετικά με τον ρόλο των εθνικών κοινοβουλίων στην Ένωση, το οποίο προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας.
- (11) Το εδαφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, καθώς και κάθε αναφορά στο Ηνωμένο Βασίλειο που αυτός περιέχει, δεν περιλαμβάνει το Γιβραλτάρ.
- (12) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τη νομική θέση του Βασιλείου της Ισπανίας όσον αφορά την κυριαρχία επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο αερολιμένας του Γιβραλτάρ.
- (13) Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να τεθούν σε ισχύ επείγοντως και να εφαρμόζονται, καταρχήν, από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στη συμφωνία αποχώρησης, εκτός αν μέχρι την εν λόγω ημερομηνία έχει τεθεί σε ισχύ συμφωνία που θα διέπει τη μελλοντική σχέση μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου στον τομέα των αερομεταφορών. Ωστόσο, για να επιτραπεί το συντομότερο δυνατόν η διεξαγωγή των απαραίτητων διοικητικών διαδικασιών,

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

ορισμένες διατάξεις θα πρέπει να εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1
Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός καθορίζει μια δέσμη προσωρινών μέτρων που θα διέπουν τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας (στο εξής: Ηνωμένο Βασίλειο), μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 126 της συμφωνίας αποχώρησης.

Άρθρο 2
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «αεροπορική μεταφορά: »η μεταφορά με αεροσκάφος επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, που πραγματοποιείται επ' αμοιβή ή επί μισθώσει, η οποία περιλαμβάνει υπηρεσίες τακτικής και έκτακτης αεροπορικής μεταφοράς·
- 2) «διεθνής αεροπορική μεταφορά»: υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς που διέρχεται από τον εναέριο χώρο υπεράνω του εδάφους περισσότερων του ενός κρατών·
- 3) «αερομεταφορέας της Ένωσης»: αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει αρμόδια αρχή αδειοδότησης σύμφωνα με το κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008·
- 4) «αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου»: αερομεταφορέας ο οποίος:
 - α) έχει την κύρια επιχειρηματική του έδρα στο Ηνωμένο Βασίλειο· και
 - β) πληροί έναν από τους ακόλουθους δύο όρους:
 - i) το Ηνωμένο Βασίλειο και/ή υπήκοοι του Ηνωμένου Βασιλείου κατέχουν άνω του 50 % της επιχείρησης και έχουν τον πραγματικό έλεγχο της, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων· ή
 - ii) κράτη μέλη της Ένωσης και/ή υπήκοοι των κρατών μελών της Ένωσης και/ή άλλα κράτη μέλη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και/ή υπήκοοι των εν λόγω κρατών, σε οποιονδήποτε συνδυασμό, είτε εξ ιδίων είτε από κοινού με το Ηνωμένο Βασίλειο και/ή υπηκόους του Ηνωμένου Βασιλείου κατέχουν άνω του 50 % της επιχείρησης και έχουν τον πραγματικό έλεγχο της, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων·
- γ) στην περίπτωση που αναφέρεται στο στοιχείο β) περίπτωση ii), ήταν κάτοχος έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 την ημέρα πριν από την πρώτη ημέρα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού κατά το άρθρο 14 παράγραφος 2·
- 5) «πραγματικός έλεγχος»: η σχέση που συνίσταται σε δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα τα οποία, είτε χωριστά είτε από κοινού, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών εκτιμήσεων, παρέχουν τη δυνατότητα άσκησης άμεσης ή έμμεσης αποφασιστικής επιρροής σε μια επιχείρηση, ιδίως με:
 - α) το δικαίωμα χρήσης όλων ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης·
 - β) δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν αποφασιστική επιρροή στη σύνθεση, την ψηφοφορία ή τις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης ή επηρεάζουν αποφασιστικά καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπο τη λειτουργία της επιχείρησης·
- 6) «δίκαιο ανταγωνισμού»: δίκαιο που πραγματεύεται την κάτωθι συμπεριφορά, εφόσον ενδέχεται να αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών:

- α) συμπεριφορά που συνίσταται σε:
- i) συμφωνίες μεταξύ αερομεταφορέων, αποφάσεις των ενώσεων αερομεταφορέων και εναρμονισμένες πρακτικές που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη στρέβλωση του ανταγωνισμού·
 - ii) κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης από έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς·
 - iii) μέτρα που λαμβάνονται ή διατηρούνται σε ισχύ από το Ηνωμένο Βασίλειο σε δημόσιες επιχειρήσεις και σε επιχειρήσεις στις οποίες το Ηνωμένο Βασίλειο χορηγεί ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα, τα οποία αντίκεινται στις περιπτώσεις i) ή ii)·
- β) συγκεντρώσεις μεταξύ αερομεταφορέων οι οποίες παρακωλύουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, ιδίως συνεπεία της δημιουργίας ή της ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης·
- 7) «επιδότηση»: κάθε οικονομική συνεισφορά η οποία χορηγείται σε αερομεταφορέα ή σε αερολιμένα από το Δημόσιο ή από άλλον δημόσιο φορέα οποιουδήποτε επιπέδου, παρέχει πλεονέκτημα και περιλαμβάνει:
- α) την άμεση μεταφορά κεφαλαίων, όπως επιχορηγήσεις, δάνεια ή εισφορά ιδίων κεφαλαίων, πιθανή άμεση μεταφορά κεφαλαίων, ανάληψη υποχρεώσεων, όπως εγγυήσεις δανείων, εισφορές κεφαλαίου, κυριότητα, πτωχευτική προστασία ή ασφάλιση·
 - β) διαφυγόντα δημοσιονομικά έσοδα ή μη είσπραξη εσόδων που διαφορετικά θα ήταν οφειλόμενα·
 - γ) την παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, πέραν της γενικότερης υποδομής, ή την αγορά αγαθών ή υπηρεσιών·
 - δ) τη συνεισφορά ποσών σε κάποιο σύστημα χρηματοδοτήσεων ή ανάθεση ή εντολή σε έναν ιδιωτικό φορέα να διενεργήσει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και γ), οι οποίες κανονικά υπάγονται στην αρμοδιότητα του Δημοσίου ή άλλου δημόσιου φορέα, και εφόσον η διενέργεια των εν λόγω πράξεων δεν διαφέρει κατ' ουσίαν από τη συνήθη διενέργεια πράξεων από το Δημόσιο·
- δεν θεωρείται ότι παρέχεται πλεονέκτημα από χρηματοδοτική συνεισφορά χορηγούμενη από το Δημόσιο ή από άλλον δημόσιο φορέα, αν ιδιωτικός φορέας της αγοράς ευρισκόμενος στην ίδια κατάσταση με τον εν λόγω δημόσιο φορέα που έχει ως κίνητρο αποκλειστικά τις προοπτικές κερδοφορίας, θα είχε προβεί στην ίδια χρηματοδοτική συνεισφορά·
- 8) «ανεξάρτητη αρχή ανταγωνισμού»: αρχή η οποία είναι αρμόδια για την εφαρμογή και την επιβολή του δικαίου ανταγωνισμού, καθώς και για τον έλεγχο των επιδοτήσεων, και η οποία πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- α) η αρχή είναι λειτουργικά ανεξάρτητη και κατάλληλα εφοδιασμένη με τους πόρους που απαιτούνται για την επιτέλεση των καθηκόντων της·
 - β) κατά την επιτέλεση των καθηκόντων και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, η αρχή διαθέτει τις απαραίτητες εγγυήσεις ανεξαρτησίας από πολιτική ή άλλη εξωτερική επιρροή και ενεργεί αμερόληπτα· και
 - γ) οι αποφάσεις της αρχής υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο·
- 9) «διάκριση»: κάθε είδους διαφοροποίηση χωρίς αντικειμενική αιτιολόγηση όσον αφορά την παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων υπηρεσιών, που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ή αναφορικά με τη αντιμετώπισή τους από δημόσιες αρχές που σχετίζονται με τις εν λόγω υπηρεσίες·

10) «υπηρεσία τακτικής αεροπορικής μεταφοράς»: σειρά πτήσεων η οποία έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) σε κάθε πτήση διατίθενται θέσεις και/ή χωρητικότητα μεταφοράς φορτίου και/ή ταχυδρομείου προς ατομική πώληση στο κοινό (είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του)·

β) εκτελείται κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετείται η κυκλοφορία μεταξύ δύο ή περισσότερων αερολιμένων, είτε:

i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων ή

ii) με πτήσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά·

11) «υπηρεσία έκτακτης αεροπορικής μεταφοράς»: εκτελούμενη εμπορική υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς άλλη από την υπηρεσία τακτικής αεροπορικής μεταφοράς·

12) «έδαφος της Ένωσης»: το έδαφος, τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα των κρατών μελών στα οποία εφαρμόζεται η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπό τους όρους που καθορίζονται στις εν λόγω Συνθήκες, και ο υπερκείμενος αυτών εναέριος χώρος·

13) «έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου»: το έδαφος, τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου και ο υπερκείμενος αυτών εναέριος χώρος·

14) «σύμβαση του Σικάγου» : η σύμβαση διεθνούς πολιτικής αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

Άρθρο 3

Δικαιώματα μεταφοράς

1. Οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου μπορούν σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό:

α) να εκτελούν πτήσεις στο έδαφος της Ένωσης χωρίς προσγείωση·

β) να εκτελούν στάσεις στο έδαφος της Ένωσης για μη εμπορικούς σκοπούς, κατά την έννοια της σύμβασης του Σικάγου·

γ) να εκτελούν υπηρεσίες τακτικών και έκτακτων διεθνών αεροπορικών μεταφορών επιβατών, συνδυασμό υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και φορτίου και υπηρεσίες μεταφοράς μόνον φορτίου μεταξύ δύο οποιωνδήποτε σημείων, το ένα από τα οποία βρίσκεται στο έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου και το άλλο στο έδαφος της Ένωσης.

3. Τα κράτη μέλη δεν διαπραγματεύονται ούτε συνάπτουν διμερείς συμφωνίες ή ρυθμίσεις με το Ηνωμένο Βασίλειο σε θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε ό,τι αφορά την περίοδο κατά την οποία ισχύει ο παρών κανονισμός. Σε ό,τι αφορά την εν λόγω περίοδο, τα κράτη μέλη δεν χορηγούν κατ' άλλον τρόπο στους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, δικαιώματα άλλα από εκείνα που χορηγούνται βάσει του παρόντος κανονισμού.

4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 3, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν, σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο, την παροχή υπηρεσιών αεροδιακομιδής στο έδαφός τους με τη χρήση αεροσκαφών νηολογημένων στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Άρθρο 4
Ρυθμίσεις εμπορικής συνεργασίας

1. Οι υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών κατά το άρθρο 3 μπορούν να παρέχονται μέσω ρυθμίσεων για τη δέσμευση χώρου ή την κοινή εκμετάλλευση πτήσεων, ως εξής:

α) ο αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου μπορεί να ενεργεί ως αερομεταφορέας εμπορίας, με οποιονδήποτε πραγματικό αερομεταφορέα που είναι αερομεταφορέας της Ένωσης ή αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου, ή με οποιονδήποτε πραγματικό αερομεταφορέα τρίτης χώρας που, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το δίκαιο του οικείου κράτους μέλους ή των οικείων κρατών μελών, απολαύει των αναγκαίων δικαιωμάτων μεταφοράς, καθώς και του δικαιώματος να ασκούν οι αερομεταφορείς του τα εν λόγω δικαιώματα μέσω της υπό εξέταση ρύθμισης·

β) ο αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου μπορεί να ενεργεί ως πραγματικός αερομεταφορέας, με οποιονδήποτε αερομεταφορέα εμπορίας που είναι αερομεταφορέας της Ένωσης ή αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου, ή με οποιονδήποτε αερομεταφορέα εμπορίας τρίτης χώρας που, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το δίκαιο του οικείου κράτους μέλους ή των οικείων κρατών μελών, απολαύει των αναγκαίων δικαιωμάτων διαδρομής, καθώς και του δικαιώματος να ασκούν οι αερομεταφορείς του τα εν λόγω δικαιώματα μέσω της υπό εξέταση ρύθμισης.

2. Σε καμία περίπτωση τα δικαιώματα που χορηγούνται σε αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου δυνάμει της παραγράφου 1 δεν θεωρείται ότι παρέχουν σε αερομεταφορείς τρίτης χώρας δικαιώματα άλλα από εκείνα των οποίων απολαμβάνουν βάσει του δικαίου της Ένωσης ή του δικαίου του οικείου κράτους μέλους ή των οικείων κρατών μελών.

3. Η προσφυγή σε ρυθμίσεις για τη δέσμευση χώρου ή την κοινή εκμετάλλευση πτήσεων, είτε ως πραγματικός αερομεταφορέας είτε ως αερομεταφορέας εμπορίας, δεν έχει ως αποτέλεσμα να ασκούν οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου δικαιώματα άλλα από αυτά που προβλέπονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.

Τούτο δεν εμποδίζει τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ δύο οποιωνδήποτε σημείων, το ένα από τα οποία βρίσκεται στο έδαφος της Ένωσης και το άλλο βρίσκεται σε τρίτη χώρα, αρκεί να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) ο αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου ενεργεί ως αερομεταφορέας εμπορίας βάσει ρύθμισης για τη δέσμευση χώρου ή την κοινή εκμετάλλευση πτήσεων με πραγματικό αερομεταφορέα ο οποίος, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης ή το δίκαιο του οικείου κράτους μέλους ή των οικείων κρατών μελών, απολαύει των αναγκαίων δικαιωμάτων μεταφοράς, καθώς και του δικαιώματος να ασκεί τα εν λόγω δικαιώματα μέσω της υπό εξέταση ρύθμισης·

β) η υπό εξέταση υπηρεσία μεταφοράς αποτελεί μέρος μεταφοράς εκτελούμενης από τον εν λόγω αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου μεταξύ ενός σημείου στο έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου και του σχετικού σημείου στην τρίτη χώρα.

4. Τα οικεία κράτη μέλη απαιτούν οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο να εγκρίνονται από τις αρμόδιες αρχές τους για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους όρους που προβλέπονται στο παρόν άρθρο και με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του ενωσιακού και του εθνικού δικαίου, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων και την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες.

Άρθρο 5
Μίσθωση αεροσκαφών

1. Κατά την άσκηση των προβλεπόμενων στο άρθρο 3 παράγραφος 1 δικαιωμάτων, οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών με τα δικά τους αεροσκάφη και σε όλες τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) χρησιμοποιώντας μισθωμένο αεροσκάφος χωρίς πλήρωμα από οποιονδήποτε εκμισθωτή·

β) χρησιμοποιώντας μισθωμένο αεροσκάφος με πλήρωμα από οποιονδήποτε άλλο αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου·

γ) χρησιμοποιώντας μισθωμένο αεροσκάφος με πλήρωμα από αερομεταφορείς οποιασδήποτε άλλης χώρας πλην του Ηνωμένου Βασιλείου, υπό την προϋπόθεση ότι η μίσθωση δικαιολογείται από έκτακτες ανάγκες, ανάγκες εποχικής χωρητικότητας ή λειτουργικές δυσχέρειες του μισθωτή και η μίσθωση δεν υπερβαίνει τη διάρκεια που είναι απολύτως αναγκαία για την κάλυψη των αναγκών αυτών ή την υπέρβαση των δυσκολιών αυτών.

2. Τα οικεία κράτη μέλη απαιτούν οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 να εγκρίνονται από τις αρμόδιες αρχές τους για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους όρους που προβλέπονται σε αυτήν και με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του ενωσιακού και του εθνικού δικαίου, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων και την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες.

Άρθρο 6
Ισοδυναμία δικαιωμάτων

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί τα δικαιώματα που χορηγεί το Ηνωμένο Βασίλειο σε αερομεταφορείς της Ένωσης και τους όρους άσκησής τους.

2. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι τα δικαιώματα που χορηγεί το Ηνωμένο Βασίλειο σε αερομεταφορείς της Ένωσης δεν είναι, *de jure* ή *de facto*, ισοδύναμα με εκείνα που χορηγούνται σε αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ή ότι τα δικαιώματα αυτά δεν είναι εξίσου διαθέσιμα σε όλους τους αερομεταφορείς της Ένωσης, η Επιτροπή, χωρίς καθυστέρηση και για να αποκατασταθεί η ισοδυναμία, εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες:

α) θεσπίζει όρια στην επιτρεπόμενη χωρητικότητα για υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών μεταφορών που διατίθενται σε αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου και απαιτεί από τα κράτη μέλη να αναπροσαρμόσουν τις άδειες λειτουργίας των αερομεταφορέων του Ηνωμένου Βασιλείου, τόσο τις ήδη υπάρχουσες όσο και τις νέες, αναλόγως·

β) ζητεί από τα κράτη μέλη να απορρίψουν, να αναστείλουν ή να ανακαλέσουν τις εν λόγω άδειες λειτουργίας· ή

γ) επιβάλλει οικονομικές υποχρεώσεις ή λειτουργικούς περιορισμούς.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2. Εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία επείγοντος στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 3, όταν το απαιτούν επιτακτικοί λόγοι επείγοντος, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις σοβαρής έλλειψης ισοδυναμίας για τους σκοπούς της παραγράφου 2.

Άρθρο 7
Θεμιτός ανταγωνισμός

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί τους όρους υπό τους οποίους οι αερομεταφορείς της Ένωσης και οι αερολιμένες της Ένωσης ανταγωνίζονται τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου και τους αερολιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου στην παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό.

2. Εάν κρίνει ότι, ως αποτέλεσμα οποιασδήποτε εκ των περιπτώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 3, οι εν λόγω όροι είναι σημαντικά λιγότερο ευνοϊκοί σε σχέση με εκείνους από τους οποίους επωφελούνται οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου, η Επιτροπή εκδίδει, χωρίς καθυστέρηση και προκειμένου να διορθώσει την εν λόγω κατάσταση, εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες:

α) θεσπίζει όρια στην επιτρεπόμενη χωρητικότητα για υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών μεταφορών που διατίθενται σε αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου και απαιτεί από τα κράτη μέλη να αναπροσαρμόσουν τις άδειες λειτουργίας των αερομεταφορέων του Ηνωμένου Βασιλείου, τόσο τις ήδη υπάρχουσες όσο και τις νέες, αναλόγως·

β) απαιτεί από τα κράτη μέλη να απορρίψουν, να αναστείλουν ή να ανακαλέσουν τις άδειες λειτουργίας ορισμένων ή όλων των αερομεταφορέων του Ηνωμένου Βασιλείου· ή

γ) επιβάλλει οικονομικές υποχρεώσεις ή λειτουργικούς περιορισμούς.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2. Εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία επείγοντος στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 3, όταν το απαιτούν επιτακτικοί λόγοι επείγοντος, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις απειλής εις βάρος της οικονομικής βιωσιμότητας μίας ή περισσότερων πτητικών λειτουργιών αερομεταφορέων της Ένωσης.

3. Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, υπό τους όρους που καθορίζονται στην εν λόγω παράγραφο, εκδίδονται για τη διόρθωση των κάτωθι καταστάσεων:

α) χορήγηση επιδοτήσεων από το Ηνωμένο Βασίλειο·

β) μη θέση σε ισχύ ή μη αποτελεσματική εφαρμογή του δικαίου ανταγωνισμού από το Ηνωμένο Βασίλειο·

γ) μη σύσταση ή μη διατήρηση από το Ηνωμένο Βασίλειο ανεξάρτητης αρχής ανταγωνισμού·

δ) εφαρμογή προτύπων από το Ηνωμένο Βασίλειο στον τομέα της προστασίας των εργαζομένων, της ασφάλειας πτήσεων, της προστασίας από έκνομες ενέργειες, του περιβάλλοντος ή των δικαιωμάτων των επιβατών, τα οποία είναι κατώτερα από εκείνα που προβλέπονται στο δίκαιο της Ένωσης ή, ελλείψει συναφών διατάξεων στο δίκαιο της Ένωσης, κατώτερα από εκείνα που εφαρμόζονται από όλα τα κράτη μέλη ή, σε κάθε περίπτωση, κατώτερα από τα συναφή διεθνή πρότυπα·

ε) κάθε μορφή διάκρισης εις βάρος αερομεταφορέων της Ένωσης.

4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η Επιτροπή δύναται να ζητεί πληροφορίες από τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου ή τους αερολιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου. Εάν οι αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου ή οι αερολιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου δεν διαβιβάσουν τις πληροφορίες που τους έχουν ζητηθεί εντός εύλογου χρονικού διαστήματος που τάσσει η Επιτροπή, ή εφόσον διαβιβάσουν ελλιπείς πληροφορίες, η Επιτροπή μπορεί να ενεργήσει σύμφωνα με την παράγραφο 2.

5. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/712 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹ δεν εφαρμόζεται σε ζητήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 8 *Άδεια λειτουργίας*

1. Με την επιφύλαξη του ενωσιακού και του εθνικού δικαίου στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας, για να ασκούν οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου τα δικαιώματα που τους παρέχονται βάσει του άρθρου 3, απαιτείται να λάβουν άδεια λειτουργίας από κάθε κράτος μέλος στο οποίο επιθυμούν να λειτουργούν.

2. Μόλις το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος παραλάβει αίτηση χορήγησης άδειας λειτουργίας από αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου, χορηγεί την άδεια λειτουργίας, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, υπό τον όρο ότι:

α) ο αιτών αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου είναι κάτοχος έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με τη νομοθεσία του Ηνωμένου Βασιλείου· και

β) ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αιτούντος αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου ασκείται και διατηρείται από το Ηνωμένο Βασίλειο, η αρμόδια αρχή είναι σαφώς προσδιορισμένη και ο αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου είναι κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδώσει η εν λόγω αρχή.

3. Με την επιφύλαξη της ανάγκης να δοθεί επαρκής χρόνος για τη διεξαγωγή των απαραίτητων αξιολογήσεων, οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν τις αιτήσεις τους για άδεια λειτουργίας από την ημέρα έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη έχουν την αρμοδιότητα να εγκρίνουν τις αιτήσεις αυτές από την ημέρα αυτή, υπό τον όρο ότι πληρούνται οι όροι έγκρισης. Ωστόσο, οι άδειες που χορηγούνται κατ' αυτόν τον τρόπο αρχίζουν να ισχύουν το νωρίτερο την πρώτη ημέρα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, όπως ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο.

Άρθρο 9 *Επιχειρησιακά σχέδια, προγράμματα και πίνακες δρομολογίων*

1. Οι αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου υποβάλλουν προς έγκριση τα επιχειρησιακά σχέδια, τα προγράμματα και τους πίνακες δρομολογίων για τις οικείες υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών στις αρμόδιες αρχές κάθε ενδιαφερόμενου κράτους μέλους. Κάθε τέτοια αίτηση υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες πριν από την έναρξη εκτέλεσης των πτητικών λειτουργιών.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8, για την περίοδο προγραμματισμού της ΙΑΤΑ που είναι σε εξέλιξη την πρώτη ημέρα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού κατά το άρθρο 14 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο και για την πρώτη επακόλουθη περίοδο, τα επιχειρησιακά σχέδια, τα προγράμματα και οι πίνακες δρομολογίων επιτρέπεται να υποβληθούν και να εγκριθούν πριν από την εν λόγω ημερομηνία.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να εκδίδουν άδειες εκτέλεσης τακτικών αεροπορικών μεταφορών από αερομεταφορείς της Ένωσης κατά την άσκηση των δικαιωμάτων που τους παρέχει το Ηνωμένο Βασίλειο. Όσον αφορά τις εν λόγω άδειες, τα κράτη μέλη δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ αερομεταφορέων της Ένωσης.

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/712 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 (ΕΕ L 123 της 10.5.2019, σ. 4).

Άρθρο 10

Απόρριψη, ανάκληση, αναστολή και περιορισμός αδειών

1. Τα κράτη μέλη απορρίπτουν, ή, ανάλογα με την περίπτωση, ανακαλούν ή αναστέλλουν την άδεια λειτουργίας αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου εφόσον:

α) ο αερομεταφορέας δεν πληροί τις προϋποθέσεις για να χαρακτηριστεί αερομεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου βάσει του παρόντος κανονισμού· ή

β) δεν πληροί τους όρους του άρθρου 8 παράγραφος 2.

2. Τα κράτη μέλη απορρίπτουν, ανακαλούν, αναστέλλουν, περιορίζουν ή επιβάλλουν όρους στην άδεια λειτουργίας αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου, ή περιορίζουν τις λειτουργίες του ή επιβάλλουν όρους σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) δεν τηρούνται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες·

β) δεν τηρούνται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις εισόδου στο έδαφος, λειτουργίας εντός του εδάφους ή αναχώρησης από το έδαφος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους αεροσκάφους χρησιμοποιούμενου στις αεροπορικές μεταφορές·

γ) δεν τηρούνται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις εισόδου στο έδαφος, λειτουργίας εντός του εδάφους ή αναχώρησης από το έδαφος ενδιαφερόμενου κράτους μέλους επιβατών, πληρώματος, αποσκευών, φορτίου και/ή ταχυδρομείου με αεροσκάφος (συμπεριλαμβανομένων των κανονιστικών διατάξεων για τις διατυπώσεις εισόδου, τις εξουσιοδοτήσεις, τη μετανάστευση, τον έλεγχο διαβατηρίων, τις τελωνειακές διατυπώσεις και την καραντίνα ή, για το ταχυδρομείο, των διατάξεων περί ταχυδρομείου).

3. Τα κράτη μέλη απορρίπτουν, ανακαλούν, αναστέλλουν, περιορίζουν ή επιβάλλουν όρους στην άδεια λειτουργίας αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου, ή περιορίζουν τις λειτουργίες του ή επιβάλλουν όρους, εφόσον το απαιτήσει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 6 ή το άρθρο 7.

4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, για αποφάσεις απόρριψης ή ανάκλησης της άδειας λειτουργίας αερομεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2.

Άρθρο 11

Πιστοποιητικά και άδειες

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

Άρθρο 12

Διαβούλευση και συνεργασία

1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διαβουλεύονται και συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, εφόσον είναι αναγκαίο, ώστε να διασφαλίζεται η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. Τα κράτη μέλη, κατόπιν αιτήματος και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, παρέχουν στην Επιτροπή οποιεσδήποτε πληροφορίες αποκτώνται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή κάθε άλλη πληροφορία συναφή με την εφαρμογή των άρθρων 6 και 7.

Άρθρο 13

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όποτε γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Όποτε γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 σε συνδυασμό με το άρθρο 5.

Άρθρο 14

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Εφαρμόζεται από την επομένη της ημερομηνίας κατά την οποία το δίκαιο της Ένωσης παύει να ισχύει ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο, σύμφωνα με τα άρθρα 126 και 127 της συμφωνίας αποχώρησης.

Ωστόσο, το άρθρο 8 παράγραφος 3 και το άρθρο 9 παράγραφος 2 εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται εάν μέχρι την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο έχει τεθεί σε ισχύ συμφωνία με το Ηνωμένο Βασίλειο που διέπει συνολικά την παροχή αεροπορικών μεταφορών, στην οποία η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος.

4. Ο παρών κανονισμός παύει να ισχύει την προγενέστερη από τις ακόλουθες ημερομηνίες:

α) την 30ή Ιουνίου 2021·

β) την ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να ισχύει ή, κατά περίπτωση, εφαρμόζεται προσωρινά συμφωνία που περιγράφεται στην παράγραφο 3.

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος