COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, XXX
[…](2020) XXX draft

**SENSITIVE**[*]

Propunere de

# REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

## privind normele comune care asigură conectivitatea aeriană de bază ca urmare a încheierii perioadei de tranziție menționate în Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice

(Text cu relevanță pentru SEE)

[*] 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

# EXPUNERE DE MOTIVE

## 1. CONTEXTUL PROPUNERII

### • Motivele și obiectivele propunerii

De la 1 februarie 2020, Regatul Unit s-a retras din Uniune în temeiul articolului 50 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice[1] („Acordul de retragere") a fost încheiat de Uniune prin Decizia (UE) 2020/135 a Consiliului[2] și a intrat în vigoare la 1 februarie 2020. Perioada de tranziție menționată la articolul 126 din Acordul de retragere, în timpul căreia legislația Uniunii continuă să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în conformitate cu articolul 127 din acordul respectiv, se încheie la 31 decembrie 2020.

La 25 februarie 2020, Consiliul a adoptat Decizia (UE, Euratom) 2020/266 de autorizare a începerii negocierilor cu Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord pentru un nou acord de parteneriat[3]. Astfel cum o implică directivele de negociere, autorizarea acoperă, printre altele, elementele necesare pentru a aborda în mod cuprinzător relația în domeniul aviației cu Regatul Unit după încheierea perioadei de tranziție.

Cu toate acestea, nu este sigur dacă, până la finalul acestei perioade, va intra în vigoare un acord între Uniune și Regatul Unit care să guverneze relația lor viitoare în acest domeniu.

Transportul aerian internațional nu poate fi efectuat fără acordul explicit al statelor implicate; aceasta este o consecință a suveranității lor depline și exclusive asupra spațiului aerian de deasupra teritoriului lor. Prin tradiție, statele organizează transportul aerian între ele prin intermediul unor acorduri bilaterale privind serviciile aeriene (ASA - *Air Services Agreements*), care stipulează drepturile specifice acordate reciproc și condițiile în care acestea pot fi exercitate. Drepturile de trafic și serviciile direct legate de exercitarea acestora sunt excluse în mod expres din domeniul de aplicare al Acordului General privind Comerțul cu Servicii[4].

În cadrul Uniunii, libertatea transportatorilor aerieni ai statelor membre (transportatori aerieni ai Uniunii) de a furniza servicii aeriene în interiorul UE provine exclusiv din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, care prevede și normele pentru autorizarea transportatorilor respectivi.

La finalul perioadei de tranziție, serviciile aeriene dintre Regatul Unit și statele membre ar înceta să fie guvernate de regulamentul respectiv.

Prin urmare, în lipsa unui acord între Uniune și Regatul Unit care să guverneze această chestiune, nu ar exista un temei juridic pentru furnizarea de servicii aeriene între Regatul Unit

---

1 JO L 29, 31.1.2020, p. 7.

2 Decizia (UE) 2020/135 a Consiliului din 30 ianuarie 2020 referitoare la încheierea Acordului privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice (JO L 29, 31.1.2020, p. 1).

3 JO L 58, 27.2.2020, p. 53.

4 Anexa 1B la Acordul de la Marrakesh privind constituirea Organizației Mondiale a Comerțului, încheiat la Marrakesh la 15 aprilie 1994.

și statele membre de către transportatorii respectivi după încheierea perioadei de tranziție prevăzute în Acordul de retragere.

Serviciile de transport aerian direct între Regatul Unit și statele membre sunt aproape în întregime controlate de transportatorii aerieni din Regatul Unit și din Uniune. Prin urmare, pierderea de către transportatorii aerieni respectivi a dreptului de a furniza servicii aeriene între Regatul Unit și statele membre ar duce la perturbări grave. Majoritatea rutelor aeriene dintre Uniune și Regatul Unit - dacă nu chiar toate - ar înceta să fie deservite. În schimb, rutele din interiorul Uniunii care nu mai sunt deservite de transportatori din Regatul Unit în urma încheierii perioadei de tranziție ar rămâne pe deplin accesibile transportatorilor din Uniune.

În cazul în care nu se încheie un acord, se preconizează consecințe grave pentru economiile respective, astfel cum este descris mai jos: timpul de deplasare aeriană și costurile ar crește în mod semnificativ în timp ce se caută rute alternative, exercitând astfel presiune asupra infrastructurii de transport aerian în cadrul rutelor alternative respective, iar cererea de transport aerian ar scădea. Ca urmare, ar fi afectat nu doar sectorul transportului aerian, ci și alte sectoare ale economiei care depind în mare măsură de transportul aerian. Barierele în calea comerțului care ar rezulta ar complica situația întreprinderilor pe piețele îndepărtate, precum și (re)locarea de întreprinderi. Perturbarea conectivității în domeniul transportului aerian ar reprezenta pierderea unui activ strategic pentru Uniune și pentru statele membre.

Prin urmare, prezenta propunere are obiectivul de a stabili măsuri provizorii pentru a reglementa transportul aerian dintre Uniune și Regatul Unit, ca urmare a încheierii perioadei de tranziție în cazul în care nu se poate ajunge la un acord care să guverneze această chestiune.

Prezentul act face parte dintr-un pachet de măsuri pe care Comisia îl adoptă.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Prezenta propunere de regulament este menită a fi o *lex specialis* care ar aborda unele dintre consecințele care decurg din faptul că Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 nu se va mai aplica transportului aerian între Regatul Unit și statele membre, începând de la încheierea perioadei de tranziție și în lipsa unui acord care să guverneze viitoarea relație dintre Uniune și Regatul Unit. Termenii propuși se limitează la ceea ce este necesar în acest sens, astfel încât să se evite perturbările disproporționate. Prin urmare, prezenta propunere este pe deplin coerentă cu legislația existentă, în special cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

În acest sens, propunerea de regulament este concepută ca măsură temporară, pentru a menține conectivitatea și pentru a proteja interesul Uniunii pe o perioadă limitată și până la încheierea și intrarea în vigoare a unui acord între Uniune și Regatul Unit care să reglementeze această chestiune.

Regulamentul propus nu ar aduce atingere elaborării unui viitor acord în domeniul aviației cu Regatul Unit.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta propunere completează Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Uniunii. Deși abordarea urmată în acordurile privind transportul aerian ale Uniunii cu țări terțe a fost respectată în anumite domenii (de exemplu, autorizațiile de operare), scopul și contextul specific ale prezentului regulament, precum și caracterul său unilateral impun o abordare mai restrictivă a

acordării drepturilor, precum și dispoziții specifice menite să păstreze egalitatea în drepturi și condiții de concurență echitabile.

## 2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

### • Temei juridic

Temeiul juridic este articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

### • Subsidiaritate (pentru competență neexclusivă)

Actul propus ar completa Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Uniunii, astfel încât să se asigure conectivitatea de bază, în pofida faptului că regulamentul respectiv nu se mai aplică în ceea ce privește operațiunile de transport în cauză. O astfel de conectivitate ar fi asigurată în mod egal pentru traficul către și din toate punctele din Uniune, ceea ce evită distorsiunile pe piața internă. Prin urmare, acțiunea este indispensabilă la nivelul Uniunii, iar rezultatul nu ar putea fi realizat prin acțiuni la nivelul statelor membre.

### • Proporționalitate

Se consideră că regulamentul propus respectă principiul proporționalității, deoarece este în măsură să evite perturbările disproporționate într-un mod care asigură, de asemenea, condiții egale de concurență pentru transportatorii din Uniune. Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv. Acesta este, în special, cazul condițiilor în care sunt conferite drepturile relevante și care se referă, printre altele, la necesitatea ca Regatul Unit să acorde drepturi echivalente și la concurența loială, precum și la limitarea în timp a regimului până când va exista un acord în materie de aviație între UE și Regatul Unit.

### • Alegerea instrumentului

Deoarece actul reglementează aspecte care sunt strâns legate de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 și este menit, la fel ca prezentul regulament, să asigure condiții de concurență pe deplin armonizate, acesta trebuie să fie sub forma unui regulament. De asemenea, această formă răspunde cel mai bine caracterului urgent al situației/contextului, deoarece timpul disponibil înainte de încheierea perioadei de tranziție (fără existența unui acord care să reglementeze relația viitoare dintre Uniune și Regatul Unit) este prea scurt pentru a permite o transpunere a dispozițiilor cuprinse într-o directivă.

## 3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

### • Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente

Acest punct nu se aplică din cauza caracterului excepțional, temporar și punctual al evenimentului care face necesară prezenta propunere, care nu are legătură cu obiectivele legislației existente.

### • Consultări cu părțile interesate

Înainte și după încheierea Acordului de retragere, diferite părți interesate din domeniul aviației și reprezentanți ai statelor membre au adus în discuție provocările care decurg din negocierile pentru un acord între Uniune și Regatul Unit și posibilele soluții.

Faptul că perioada de tranziție stabilită în Acordul de retragere se încheie la 31 decembrie 2020, necesitatea pregătirii pentru schimbările inevitabile care se vor produce de la 1 ianuarie 2021 și posibilele măsuri suplimentare care urmează să fie avute în vedere în cazul în care nu se ajunge la un acord au fost discutate cu reprezentanții statelor membre și cu diverse părți interesate din sectorul aviației în contextul reuniunilor transversale și specifice, care au avut loc la Bruxelles și în statele membre.

O temă comună în punctele de vedere exprimate a fost necesitatea unei intervenții în materie de reglementare pentru a menține un anumit grad de conectivitate aeriană odată ce dreptul Uniunii va înceta să se aplice Regatului Unit. În ceea ce privește drepturile de trafic, părțile interesate nu sunt în măsură să ia propriile măsuri de contingență pentru a atenua impactul negativ al unei eventuale absențe a unui acord care să reglementeze această chestiune. Cel puțin șase reprezentanți ai transportatorilor aerieni, ai grupurilor de transportatori aerieni și ai aeroporturilor și-au exprimat opinia potrivit căreia trebuie menținut un nivel ridicat de conectivitate aeriană cu transportatorii aerieni din Regatul Unit prin menținerea unui nivel ridicat de acces pe piață. Cu toate acestea, alte părți interesate (în principal reprezentanți ai transportatorilor aerieni din UE) au subliniat, în schimb, că nu trebuie menținută situația actuală în absența unei alinieri depline în materie de reglementare, pentru a se asigura condiții de concurență echitabile pe piață. Majoritatea observațiilor primite înainte de retragere, inclusiv de către statele membre în contextul atelierelor organizate de Comisie în 2018, au fost confirmate și extinse ulterior, inclusiv în perspectiva viitoarei relații.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Părțile interesate relevante au comunicat Comisiei o serie de forme de evaluare a consecințelor retragerii Regatului Unit asupra sectorului transportului aerian. Aceste evaluări concluzionează că absența traficului aerian între UE și Regatul Unit ar cauza perturbări semnificative în UE. Conectivitatea aeriană joacă un rol crucial în cadrul economiei în ansamblu. Mai mult decât facilitarea mobilității, aviația este un motor puternic pentru comerț, creștere și locuri de muncă. Contribuția directă a aviației la PIB-ul UE se ridică la 168 miliarde de euro, în timp ce impactul său global, inclusiv în sectorul turismului, este de 672 miliarde de euro, datorită efectului multiplicator[5]. În total, pasagerii care călătoresc între UE și Regatul Unit au reprezentat 24 % din totalul traficului în interiorul UE în 2019, deși această cifră a variat semnificativ de la un stat membru la altul. În plus, în 2019, 19,5 % dintre locurile regulate disponibile în interiorul UE au fost oferite de transportatori aerieni cărora li s-au acordat licențe în Regatul Unit, în timp ce 50,4 % din traficul furnizat între UE și Regatul Unit a fost pus la dispoziție de către transportatori aerieni cărora li s-au acordat licențe în UE. Sunt disponibile opțiuni de transport alternative în special în ceea ce privește legăturile feroviare și maritime, dar numai pentru un număr mic de țări, cum ar fi Belgia, Franța și Irlanda. Pentru alte țări care se află și mai departe în est și la sud de Uniune, timpul de călătorie aferent transportului rutier și feroviar face ca aceste moduri de transport să nu se poată substitui transportului aerian. Prin urmare, trebuie redus impactul negativ semnificativ al pierderii totale a conectivității aeriene asupra economiei UE și a cetățenilor.

Este clar că impactul negativ al perturbărilor grave ale conectivității aeriene între Regatul Unit și Uniune ar putea fi doar amplificat în timpul și în urma actualei crize provocate de pandemie, care a avut un impact fără precedent asupra industriei aviatice din Uniune și asupra economiei în general.

[5] Grupul de acțiune privind transportul aerian (ATAG), „Aviație: Raport privind beneficiile dincolo de frontiere pentru 2020”.

- **Evaluarea impactului**

Nu este necesară o evaluare a impactului, având în vedere caracterul excepțional al situației și nevoile limitate ale perioadei în care este pusă în aplicare modificarea statutului Regatului Unit. Din punct de vedere material și juridic nu există alte opțiuni politice diferite de cea propusă.

- **Drepturi fundamentale**

Prezenta propunere nu are nicio consecință asupra protecției drepturilor fundamentale.

## 4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Nu se aplică.

## 5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de implementare și mecanismele de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu se aplică.

- **Documente explicative (în cazul directivelor)**

Nu se aplică.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

După cum s-a menționat mai sus, prezenta propunere are obiectivul de a stabili măsuri provizorii pentru a reglementa transportul aerian dintre Uniune și Regatul Unit, ca urmare a încheierii perioadei de tranziție în cazul în care nu se poate ajunge la un acord care să guverneze această chestiune (articolul 1). Aceste măsuri sunt menite să mențină o conectivitate de bază pentru o perioadă de tranziție până la momentul în care se poate încheia un astfel de acord (articolul 14).

În primul rând (articolul 3), regulamentul propus prevede acordarea unilaterală a drepturilor de trafic aferente primei, celei de-a doua, celei de-a treia și celei de-a patra libertăți către transportatorii aerieni din Regatul Unit, astfel încât aceștia să poată continua să survoleze și să facă escale tehnice pe teritoriul Uniunii, precum și să deservească rute directe între teritoriile respective. Nu se face nicio distincție între operațiunile de transport de pasageri și cele de mărfuri sau între serviciile regulate și cele neregulate. De asemenea, va fi posibil (articolul 4) ca transportatorii din Regatul Unit să furnizeze aceste servicii prin intermediul acordurilor de rezervare de capacitate sau de partajare de cod și să încheie contracte de închiriere în condiții stricte (articolul 5), dar nu au fost prevăzute alte măsuri obișnuite de flexibilitate operațională [cum ar fi schimbarea aeronavei („change of gauge”) sau coterminalizarea].

Dat fiind că drepturile acordate transportatorilor din Regatul Unit fac obiectul unui principiu de „reciprocitate”, regulamentul propus (articolul 6) prevede un mecanism prin care se asigură faptul că drepturile de care beneficiază transportatorii din Uniune în Regatul Unit rămân echivalente cu cele de care beneficiază transportatorii din Regatul Unit în temeiul regulamentului propus. În caz contrar, Comisia este împuternicită să adopte măsurile necesare pentru a remedia situația prin intermediul unor acte de punere în aplicare, inclusiv prin limitarea sau retragerea autorizațiilor de operare acordate transportatorilor aerieni din Regatul Unit. Evaluarea nivelului de echivalență și adoptarea de măsuri corective de către Comisie nu sunt legate exclusiv de o corespondență strictă și formală între cele două sisteme juridice;

acest lucru se datorează diferențelor semnificative dintre pieţele respective şi dorinţei de a se evita copierea normelor fără nicio o adaptare, ceea ce ar putea, în cele din urmă, să fie în contradicție cu interesul Uniunii.

La fel cum Uniunea se străduieşte să realizeze acest lucru în cazul tuturor acordurilor sale privind serviciile aeriene, regulamentul propus, deşi are scopul de a asigura temporar conectivitatea de bază, stabileşte un mecanism flexibil pentru a se asigura că transportatorii aerieni din Uniune au şanse echitabile şi egale de a concura cu transportatorii din Regatul Unit după ce Regatul Unit nu se va mai afla sub incidența dreptului Uniunii. Potrivit condițiilor de concurență echitabile, chiar şi după încheierea perioadei de tranziție, Regatul Unit continuă să aplice standarde suficient de înalte în domeniul transportului aerian în ceea ce priveşte: concurența loială, inclusiv reglementarea cartelurilor, a abuzului de poziție dominantă şi a fuziunilor; interzicerea subvențiilor guvernamentale nejustificate; protecția lucrătorilor; protecția mediului; siguranța şi securitatea. În plus, trebuie să se asigure faptul că transportatorii din Uniune nu sunt discriminați în Regatul Unit, *de iure* sau *de facto*. Prin urmare, regulamentul propus atribuie Comisiei (articolul 7) sarcina de a monitoriza condițiile de concurență dintre transportatorii aerieni din Uniune şi din Regatul Unit şi îi conferă Comisiei competența de a adopta măsurile necesare, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, pentru a se asigura că aceste condiții rămân îndeplinite în orice moment.

Sunt stabilite procedurile necesare pentru a permite statelor membre să verifice dacă transportatorii aerieni, aeronavele şi echipajele care efectuează zboruri pe teritoriul lor în temeiul prezentului regulament sunt autorizate sau li s-au acordat licențe în Regatul Unit în conformitate cu standardele de siguranță recunoscute la nivel internațional, dacă sunt respectate toate actele legislative relevante la nivel național şi la nivelul Uniunii şi dacă drepturile permise nu sunt depăşite (articolele 8-11).

Se prevede în mod explicit faptul că statele membre nu au permisiunea să negocieze şi nici să încheie acorduri bilaterale privind serviciile aeriene cu Regatul Unit în ceea ce priveşte aspectele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament şi că nu au permisiunea de a acorda în niciun fel transportatorilor din Regatul Unit, în ceea ce priveşte transportul aerian, alte drepturi decât cele acordate în temeiul prezentului regulament (articolul 3). Cu toate acestea, autoritățile competente respective vor putea să coopereze, în măsura în care este necesar pentru buna punere în aplicare a regulamentului (articolul 12), astfel încât să se perturbe cât mai puțin gestionarea serviciilor aeriene, care vor fi furnizate în continuare în temeiul prezentului regulament, după încheierea perioadei de tranziție.

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI**

**privind normele comune care asigură conectivitatea aeriană de bază ca urmare a încheierii perioadei de tranziție menționate în Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[1],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[2],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară[3],

întrucât:

(1) Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice[4] („Acordul de retragere”) a fost încheiat de Uniune prin Decizia (UE) 2020/135 a Consiliului[5] și a intrat în vigoare la 1 februarie 2020. Perioada de tranziție menționată la articolul 126 din Acordul de retragere, în timpul căreia legislația Uniunii continuă să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în conformitate cu articolul 127 din acordul menționat, se încheie la 31 decembrie 2020. La 25 februarie 2020, Consiliul a adoptat Decizia (UE, Euratom) 2020/266 de autorizare a începerii negocierilor cu Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord pentru un nou acord de parteneriat[6]. Astfel cum o implică directivele de negociere, autorizarea acoperă, printre altele, elementele necesare pentru a aborda în mod cuprinzător relația în domeniul aviației cu Regatul Unit după încheierea perioadei de tranziție. Cu toate acestea, nu este sigur dacă, până

1 Avizul ….
2 Avizul ….
3 Poziția Parlamentului European din...
4 JO L 29, 31.1.2020, p. 7.
5 Decizia (UE) 2020/135 a Consiliului din 30 ianuarie 2020 referitoare la încheierea Acordului privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice (JO L 29, 31.1.2020, p. 1).
6 JO L 58, 27.2.2020, p. 53.

la finalul acestei perioade, va intra în vigoare un acord între Uniune și Regatul Unit care să guverneze relația lor viitoare în acest domeniu.

(2) Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[7] stabilește condițiile de acordare a licenței de operare pentru transportatorii aerieni a Uniunii și stabilește libertatea de a presta servicii aeriene în interiorul UE.

(3) În urma încheierii perioadei de tranziție și în absența unor dispoziții speciale, ar înceta orice drepturi și obligații care decurg din dreptul Uniunii în ceea ce privește accesul pe piață, astfel cum a fost instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, în ceea ce privește relația dintre Regatul Unit și statele membre.

(4) Prin urmare, este necesar să se stabilească o serie de măsuri temporare care să permită transportatorilor cărora li s-au acordat licențe în Regatul Unit să furnizeze servicii de transport aerian între teritoriul acestuia și statele membre. Pentru a asigura un echilibru adecvat între Regatul Unit și statele membre, drepturile astfel conferite trebuie să fie condiționate de acordarea de către Regatul Unit de drepturi echivalente pentru transportatorii aerieni cărora li s-au acordat licențe în Uniune și să se supună anumitor condiții care asigură concurența loială.

(5) Pentru a reflecta caracterul său temporar, aplicarea prezentului regulament trebuie să fie limitată până la 30 iunie 2021 sau până la intrarea în vigoare sau, dacă se prevede astfel, până la aplicarea provizorie a unui viitor acord cu Regatul Unit la care Uniunea să fie parte și care să reglementeze furnizarea de servicii aeriene, acord negociat de Comisie în conformitate cu articolul 218 din TFUE, oricare dintre acestea survine mai întâi.

(6) Pentru a menține niveluri reciproc avantajoase ale conectivității, trebuie prevăzute anumite acorduri de cooperare comercială atât pentru transportatorii aerieni din Regatul Unit, cât și pentru transportatorii aerieni din Uniune, în conformitate cu principiul reciprocității.

(7) În mod analog situațiilor survenite în contextul acordurilor internaționale, prezentul regulament nu trebuie să împiedice statele membre să elibereze autorizații pentru operarea de servicii de transport aerian regulat de către transportatori aerieni din Uniune în cadrul exercitării drepturilor care le sunt acordate de Regatul Unit. În ceea ce privește autorizațiile respective, statele membre nu trebuie să facă discriminări între transportatorii aerieni din Uniune.

(8) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, trebuie conferite competențe de executare Comisiei în ceea ce privește adoptarea de măsuri care să garanteze un grad de reciprocitate echitabil între drepturile acordate în mod unilateral de Uniune și de Regatul Unit transportatorilor aerieni ai celor două entități și care să asigure faptul că transportatorii aerieni din Uniune pot concura cu transportatorii aerieni din Regatul Unit în condiții echitabile de furnizare a serviciilor aeriene. Competențele respective trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[8]. Având în vedere impactul potențial al acestora asupra conectivității aeriene a statelor membre, pentru adoptarea măsurilor respective ar trebui să se recurgă la procedura de

[7] Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

[8] Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

examinare. Comisia trebuie să adopte acte de punere în aplicare imediat aplicabile atunci când, în cazuri justificate corespunzător, acestea sunt necesare din motive imperioase de urgență. Astfel de cazuri justificate corespunzător ar putea fi găsite în acele situații în care Regatul Unit nu acordă drepturi echivalente transportatorilor aerieni din Uniune și, prin urmare, provoacă un dezechilibru evident sau în cazul în care condiții mai puțin favorabile de concurență decât cele de care se bucură transportatorii aerieni din Regatul Unit în furnizarea unor servicii de transport aerian care fac obiectul prezentului regulament amenință viabilitatea economică a transportatorilor aerieni din Uniune.

(9) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume stabilirea unor măsuri provizorii care să reglementeze transportul aerian între Uniune și Regatul Unit în cazul absenței unui acord care să reglementeze viitoarea lor relație în domeniul aviației la finalul perioadei de tranziție, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.

(10) Având în vedere urgența impusă de încheierea perioadei de tranziție menționate mai sus, este oportun să se prevadă o excepție de la perioada de opt săptămâni prevăzută la articolul 4 din Protocolul nr. 1 privind rolul parlamentelor naționale în Uniune, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană, la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și la Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice.

(11) Gibraltar nu este inclus în domeniul de aplicare teritorială a prezentului regulament și orice referire la Regatul Unit nu include Gibraltarul.

(12) Prezentul regulament nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei în ceea ce privește suveranitatea asupra teritoriului în care este situat aeroportul din Gibraltar.

(13) Dispozițiile prezentului regulament trebuie să intre în vigoare de urgență și trebuie să se aplice, în principiu, începând cu ziua următoare încheierii perioadei de tranziție menționate în Acordul de retragere, cu excepția cazului în care, până la data respectivă, intră în vigoare un acord care să guverneze viitoarea relație între Uniune și Regatul Unit în domeniul aviației. Cu toate acestea, pentru a permite desfășurarea procedurilor administrative cât mai curând posibil, anumite dispoziții trebuie să se aplice de la data intrării în vigoare a prezentului regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*
*Domeniul de aplicare*

Prezentul regulament stabilește un set temporar de măsuri aplicabile transportului aerian între Uniune și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord (denumit în continuare „Regatul Unit”) în urma expirării perioadei de tranziție menționate la articolul 126 din Acordul de retragere.

*Articolul 2*
*Definiții*

În sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

(1) „transport aerian” înseamnă transportul cu aeronave al pasagerilor, al bagajelor, al mărfurilor și al poștei, separat sau combinat, pus la dispoziția publicului contra cost sau prin închiriere, inclusiv servicii aeriene regulate și neregulate;

(2) „transport aerian internațional” înseamnă transportul aerian care traversează spațiul aerian de deasupra teritoriului mai multor state;

(3) „transportator aerian din Uniune” înseamnă un transportator aerian care deține o licență de operare valabilă acordată de o autoritate competentă pentru acordarea licențelor în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008;

(4) „transportator aerian din Regatul Unit” înseamnă un transportator aerian care:

(a) își are sediul principal al activității în Regatul Unit și

(b) îndeplinește una dintre următoarele două condiții:

(i) Regatul Unit și/sau resortisanți ai Regatului Unit dețin peste 50 % din întreprindere și o controlează efectiv, direct sau indirect, printr-una sau mai multe întreprinderi intermediare sau

(ii) state membre ale Uniunii și/sau resortisanți ai unor state membre ale Uniunii și/sau ai altor state membre ale Spațiului Economic European și/sau resortisanți ai acestor state, în orice combinație, individual sau împreună cu Regatul Unit și/sau resortisanți ai Regatului Unit dețin mai mult de 50 % din întreprindere și o controlează efectiv, fie direct, fie indirect, printr-una sau mai multe întreprinderi intermediare.

(c) în cazul menționat la litera (b) punctul (ii), deținea o licență de operare valabilă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 în ziua anterioară primei zile de aplicare a prezentului regulament prevăzută la articolul 14 alineatul (2) primul paragraf.

(5) „control efectiv” înseamnă o relație constituită din drepturi, contracte sau orice alte mijloace care, separat sau împreună și având în vedere circumstanțele de drept sau de fapt implicate, conferă posibilitatea exercitării, direct sau indirect, a unei influențe hotărâtoare asupra unei întreprinderi, în special prin:

(a) dreptul de a utiliza toate sau o parte din activele unei întreprinderi;

(b) drepturi sau contracte care conferă o influență decisivă asupra componenței, votului sau deciziilor organismelor unei întreprinderi sau care conferă în alt mod o influență decisivă asupra desfășurării activității unei întreprinderi;

(6) „dreptul concurenței” înseamnă dreptul care reglementează următoarele comportamente, în situația în care pot fi afectate serviciile de transport aerian:

(a) comportament care constă în:

(i) acorduri între transportatorii aerieni, decizii ale asociațiilor de transportatori aerieni și practici concertate care au ca obiect sau ca efect împiedicarea, restricționarea sau denaturarea concurenței;

(ii) abuzuri de poziție dominantă ale unuia sau mai multor transportatori aerieni;

(iii) măsuri adoptate sau menținute în vigoare de Regatul Unit în cazul întreprinderilor publice și al întreprinderilor cărora Regatul Unit le acordă drepturi speciale sau exclusive și care contravin punctului (i) sau (ii);

(b) concentrări de transportatori aerieni care obstrucționează în mod semnificativ concurența efectivă, în special ca urmare a creării sau consolidării unei poziții dominante;

(7) „subvenție” înseamnă orice contribuție financiară acordată unui transportator aerian sau unui aeroport de către guvern sau de orice alt organism public, la orice nivel, care conferă un avantaj, inclusiv:

(a) transferul direct de fonduri, cum ar fi granturi, împrumuturi sau infuzie de capital, potențialul transfer direct de fonduri, preluarea datoriilor, cum ar fi garanții pentru împrumuturi, injecții de capital, proprietate, protecție împotriva falimentului sau asigurare;

(b) renunțarea la veniturile sau necolectarea veniturilor care sunt în mod normal exigibile;

(c) furnizarea de bunuri sau servicii, altele decât infrastructura generală, sau achiziționarea de bunuri sau servicii;

(d) efectuarea de plăți către un mecanism de finanțare sau mandatarea sau dirijarea unui organism privat să îndeplinească una sau mai multe dintre funcțiile menționate la literele (a), (b) și (c), care, în mod normal, ar aparține guvernului sau altui organism public, iar practica nu diferă în mod real de practicile urmate în mod normal de guverne;

niciun beneficiu nu este considerat a fi conferit printr-o contribuție financiară efectuată de un guvern sau de un alt organism public în cazul în care un operator privat de pe piață care acționează numai pe baza unor perspective de rentabilitate în aceeași situație ca organismul public în cauză ar fi efectuat aceeași contribuție financiară;

(8) „autoritate de concurență independentă” înseamnă o autoritate care este responsabilă de aplicarea și asigurarea respectării dreptului concurenței, precum și de controlul subvențiilor, și care îndeplinește toate condițiile următoare:

(a) autoritatea este independentă din punct de vedere operațional și este dotată în mod corespunzător cu resursele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale;

(b) în îndeplinirea sarcinilor și în exercitarea competențelor sale, autoritatea dispune de garanțiile necesare de independență față de influența politică sau față de alte influențe externe și acționează în mod imparțial și

(c) deciziile autorității fac obiectul controlului jurisdicțional;

(9) „discriminare” înseamnă diferențierea în orice fel, fără justificare obiectivă, în ceea ce privește furnizarea de bunuri sau servicii, inclusiv de servicii publice, utilizate pentru prestarea de servicii de transport aerian, sau în ceea ce privește tratamentul acestor bunuri sau servicii de către autoritățile publice relevante pentru aceste servicii;

(10) „serviciu de transport aerian regulat” înseamnă o serie de zboruri care prezintă caracteristicile următoare:

(a) pentru fiecare zbor sunt puse la dispoziție locuri și/sau capacitatea de a transporta mărfuri și/sau poștă, care pot fi achiziționate în mod individual de publicul larg (fie direct de la transportatorul aerian, fie de la agenții săi autorizați);

(b) sunt operate astfel încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe aeroporturi:

(i) în conformitate cu un orar publicat sau

(ii) zborurile sunt atât de regulate sau frecvente încât constituie o serie sistematică evidentă;

(11) „serviciu de transport aerian neregulat” înseamnă un serviciu de transport aerian comercial, altul decât serviciul aerian regulat;

(12) „teritoriul Uniunii” înseamnă teritoriul terestru, apele interioare și mările teritoriale ale statelor membre cărora li se aplică Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în condițiile prevăzute de aceste tratate, precum și spațiul aerian de deasupra;

(13) „teritoriul Regatului Unit” înseamnă teritoriul terestru, apele interioare și mările teritoriale ale Regatului Unit și spațiul aerian de deasupra acestora;

(14) „Convenția de la Chicago” înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944.

*Articolul 3*
*Drepturi de trafic*

(1) Transportatorii aerieni din Regatul Unit pot, în condițiile prevăzute în prezentul regulament:

(a) să survoleze teritoriul Uniunii fără a ateriza;

(b) să facă escale pe teritoriul Uniunii în alte scopuri decât cele de trafic, în sensul Convenției de la Chicago;

(c) să efectueze servicii de transport aerian internațional regulat și neregulat pentru pasageri, o combinație de servicii de pasageri și de marfă, precum și servicii de transport exclusiv de mărfuri între orice pereche de puncte dintre care unul este situat pe teritoriul Regatului Unit, iar celălalt este situat pe teritoriul Uniunii.

(3) Statele membre nu negociază și nu încheie acorduri sau înțelegeri bilaterale cu Regatul Unit privind aspecte care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament în ceea ce privește perioada în care se aplică prezentul regulament. În ceea ce privește perioada respectivă, statele membre nu acordă transportatorilor aerieni din Regatul Unit, în legătură cu transportul aerian, alte drepturi decât cele acordate prin prezentul regulament.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), statele membre pot autoriza, în conformitate cu legislația națională, furnizarea de servicii de ambulanță aeriană pe teritoriul lor cu ajutorul aeronavelor înmatriculate în Regatul Unit.

*Articolul 4*
*Acorduri de cooperare comercială*

(1) În conformitate cu articolul 3, serviciile de transport aerian pot fi furnizate în temeiul acordurilor de rezervare de capacitate sau de partajare de cod, după cum urmează:

(a) transportatorul aerian din Regatul Unit poate acționa în calitate de transportator comercial în raport cu orice transportator aerian efectiv care este transportator aerian din Uniune sau din Regatul Unit, sau cu orice transportator aerian efectiv al unei țări terțe care, în conformitate cu dreptul Uniunii sau, după caz, în conformitate cu dreptul intern al statului

membru sau statelor membre în cauză, beneficiază de drepturile de trafic necesare, precum și de dreptul ca transportatorii săi să exercite drepturile respective în virtutea acordului în cauză;

(b) transportatorul aerian din Regatul Unit poate acționa în calitate de transportator efectiv în raport cu orice transportator aerian comercial care este transportator aerian din Uniune sau din Regatul Unit, sau cu orice transportator aerian comercial al unei țări terțe care, în conformitate cu dreptul Uniunii sau, după caz, în conformitate cu dreptul intern al statului membru sau statelor membre în cauză, beneficiază de drepturile de trafic necesare, precum și de dreptul ca transportatorii săi să exercite drepturile respective în virtutea acordului în cauză.

(2) Drepturile acordate transportatorilor aerieni din Regatul Unit în temeiul alineatului (1) nu pot fi în niciun caz interpretate astfel încât să confere transportatorilor aerieni dintr-o țară terță alte drepturi decât cele de care beneficiază în temeiul dreptului Uniunii sau al dreptului intern al statului membru sau statelor membre în cauză.

(3) Recurgerea la acorduri de rezervare de capacitate sau de partajare de cod, fie în calitate de transportator aerian efectiv, fie în calitate de transportator comercial, nu are ca rezultat exercitarea de către un transportator aerian din Regatul Unit a altor drepturi decât cele prevăzute la articolul 3 alineatul (1).

Acest lucru nu împiedică transportatorii din Regatul Unit să furnizeze servicii de transport aerian între orice pereche de puncte dintre care unul este situat pe teritoriul Uniunii, iar celălalt este situat pe teritoriul unei țări terțe, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) transportatorul aerian din Regatul Unit acționează în calitate de transportator comercial în temeiul unui acord de rezervare de capacitate sau de partajare de cod cu un transportator aerian care, în conformitate cu dreptul Uniunii sau cu dreptul intern al statului membru sau statelor membre în cauză, beneficiază de drepturile de trafic necesare, precum și de dreptul de a exercita respectivele drepturi în virtutea acordului în cauză;

(b) serviciul de transport în cauză face parte dintr-un transport efectuat de respectivul transportator din Regatul Unit între un punct situat pe teritoriul Regatului Unit și punctul relevant din țara terță în cauză.

(4) Statele membre în cauză solicită aprobarea acordurilor menționate la prezentul articol de către autoritățile lor competente în scopul verificării conformității cu condițiile prevăzute la prezentul articol și cu cerințele aplicabile din dreptul Uniunii și dreptul intern, în special în ceea ce privește siguranța și securitatea.

*Articolul 5*
*Închirierea de aeronave*

(1) În exercitarea drepturilor prevăzute la articolul 3 alineatul (1), un transportator aerian din Regatul Unit poate furniza servicii de transport aerian utilizând propriile aeronave și în toate cazurile următoare:

(a) utilizează aeronave închiriate fără echipaj de la oricare alt locator;

(b) utilizează aeronave închiriate cu echipaj de la oricare alt transportator aerian din Regatul Unit;

(c) utilizează aeronave închiriate cu echipaj de la transportatori aerieni din orice altă țară decât Regatul Unit, cu condiția ca închirierea să fie justificată de necesități excepționale, de necesități sezoniere sau de dificultăți operaționale ale locatarului, iar închirierea să nu depășească durata strict necesară pentru satisfacerea acestor nevoi sau pentru depășirea acestor dificultăți.

(2) Statele membre în cauză prevăd obligația ca acordurile menționate la alineatul (1) să fie aprobate de autoritățile lor competente în scopul de a verifica respectarea condițiilor stabilite în alineatul respectiv și a cerințelor aplicabile din dreptul Uniunii și dreptul intern, în special în ceea ce privește siguranța și securitatea.

*Articolul 6*
*Echivalența drepturilor*

(1) Comisia monitorizează drepturile acordate de Regatul Unit transportatorilor aerieni din Uniune și condițiile pentru exercitarea acestora.

(2) În cazul în care Comisia stabilește că drepturile acordate de Regatul Unit transportatorilor aerieni din Uniune nu sunt echivalente*, de jure* sau *de facto*, cu cele acordate transportatorilor aerieni din Regatul Unit în temeiul prezentului regulament sau că aceste drepturi nu sunt disponibile în mod egal pentru toți transportatorii din Uniune, Comisia adoptă, fără întârzieri și pentru a restabili echivalența, acte de punere în aplicare, prin care:

(a) stabilește limite pentru capacitatea admisibilă pentru serviciile de transport aerian regulate disponibile pentru transportatorii aerieni din Regatul Unit și solicită statelor membre să adapteze în consecință autorizațiile de operare ale transportatorilor aerieni din Regatul Unit, atât cele existente, cât și cele nou acordate;

(b) solicită statelor membre să refuze, să suspende sau să retragă autorizațiile de operare menționate sau

(c) stabilește taxe financiare sau restricții operaționale.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2). Acestea se adoptă în conformitate cu procedura de urgență menționată la articolul 13 alineatul (3) dacă, în cazuri justificate de o lipsă gravă de echivalență în sensul alineatului (2), sunt necesare din motive imperioase de urgență.

*Articolul 7*
*Concurență loială*

(1) Comisia monitorizează condițiile în care transportatorii aerieni din Uniune și aeroporturile din Uniune concurează cu transportatorii aerieni din Regatul Unit și cu aeroporturile din Regatul Unit pentru furnizarea serviciilor de transport aerian care fac obiectul prezentului regulament.

(2) În cazul în care constată că, în urma oricăreia dintre situațiile menționate la alineatul (3), condițiile menționate sunt semnificativ mai puțin favorabile decât cele de care se bucură transportatorii aerieni din Regatul Unit, Comisia adoptă, fără întârzieri și pentru a remedia această situație, acte de punere în aplicare, prin care:

(a) stabilește limite pentru capacitatea admisibilă pentru serviciile de transport aerian regulate disponibile pentru transportatorii aerieni din Regatul Unit și solicită statelor membre să adapteze în consecință autorizațiile de operare ale transportatorilor aerieni din Regatul Unit, atât cele existente, cât și cele nou acordate;

(b) solicită statelor membre să refuze, să suspende sau să retragă autorizațiile de operare menționate ale anumitor sau ale tuturor transportatorilor aerieni din Regatul Unit sau

(c) stabilește taxe financiare sau restricții operaționale.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2). Acestea se adoptă în conformitate cu procedura de

urgență menționată la articolul 13 alineatul (3) dacă, în cazuri temeinic justificate de existența unei amenințări la adresa viabilității economice a activității unuia sau mai multor transportatori aerieni din Uniune, sunt necesare din motive imperioase de urgență.

(3) Actele de punere în aplicare menționate la alineatul (2) sunt adoptate, sub rezerva condițiilor specificate la respectivul alineat, pentru a remedia următoarele situații:

(a) acordarea de subvenții de către Regatul Unit;

(b) nerespectarea de către Regatul Unit a obligației de a avea sau de a aplica efectiv dreptul concurenței;

(c) nerespectarea de către Regatul Unit a cerinței de a stabili sau de a menține o autoritate de concurență independentă;

(d) aplicarea de către Regatul Unit a unor standarde în ceea ce privește protecția lucrătorilor, siguranța, securitatea, mediul sau drepturile pasagerilor care sunt inferioare celor prevăzute de dreptul Uniunii sau, în absența unor dispoziții relevante în dreptul Uniunii, inferioare celor aplicate de toate statele membre sau, în orice caz, inferioare standardelor internaționale relevante;

(e) orice formă de discriminare împotriva transportatorilor aerieni din Uniune.

(4) În sensul alineatului (1), Comisia poate solicita informații autorităților competente din Regatul Unit, transportatorilor aerieni din Regatul Unit sau aeroporturilor din Regatul Unit. În cazul în care autoritățile competente din Regatul Unit, transportatorul aerian din Regatul Unit sau aeroportul din Regatul Unit nu furnizează informațiile solicitate în termenul rezonabil stabilit de Comisie sau furnizează informații incomplete, Comisia poate proceda în conformitate cu alineatul (2).

(5) Regulamentul (UE) nr. 2019/712 al Parlamentului European și al Consiliului[9] nu se aplică aspectelor care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

*Articolul 8*
*Autorizația de operare*

(1) Fără a aduce atingere dreptului Uniunii și dreptului intern în domeniul siguranței aviației, în vederea exercitării drepturilor care le sunt acordate în temeiul articolului 3, transportatorii aerieni din Regatul Unit au obligația de a obține o autorizație de operare din partea fiecărui stat membru în care doresc să își desfășoare activitatea.

(2) La primirea unei cereri de autorizație de operare din partea unui transportator aerian din Regatul Unit, statul membru în cauză acordă autorizația de operare corespunzătoare fără întârzieri nejustificate, cu condiția ca:

(a) transportatorul aerian din Regatul Unit să dețină o licență de operare valabilă, în conformitate cu legislația Regatului Unit și

(b) Regatul Unit să efectueze și să mențină un control reglementar efectiv asupra transportatorului aerian solicitant din Regatul Unit, autoritatea competentă să fie identificată în mod clar, iar transportatorul aerian din Regatul Unit să dețină un certificat de transportator aerian emis de respectiva autoritate.

[9] Regulamentul (UE) 2019/712 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 868/2004 (JO L 123, 10.5.2019, p. 4).

(3) Fără a aduce atingere necesității de a acorda suficient timp pentru efectuarea evaluărilor necesare, transportatorii aerieni din Regatul Unit au dreptul să depună cererile de autorizații de operare începând cu data intrării în vigoare a prezentului regulament. Statele membre au competența de a aproba respectivele cereri începând cu acea dată, dacă sunt îndeplinite toate condițiile aferente. Cu toate acestea, orice autorizație astfel acordată intră în vigoare cel mai devreme în prima zi de aplicare a prezentului regulament stabilită la articolul 14 alineatul (2) primul paragraf.

*Articolul 9*
*Planurile operaționale, programele și orarele*

(1) Transportatorii aerieni din Regatul Unit prezintă autorităților competente din fiecare stat membru în cauză planurile operaționale, programele și orarele aferente serviciilor aeriene, în vederea aprobării acestora. Orice astfel de transmitere de informații se efectuează cu cel puțin 30 de zile înainte de începerea operațiunilor.

(2) Sub rezerva articolului 8, planurile operaționale, programele și orarele pentru sezonul IATA care este în curs în prima zi de aplicare a prezentului regulament, astfel cum se prevede la articolul 14 alineatul (2) primul paragraf, precum și cele pentru primul sezon care urmează după această dată, pot fi prezentate și aprobate înainte de această dată.

(3) Prezentul regulament nu împiedică statele membre să emită autorizații pentru operarea de servicii aeriene regulate de către transportatori din Uniune în cadrul exercitării drepturilor care le sunt acordate de Regatul Unit. În ceea ce privește autorizațiile respective, statele membre nu fac discriminări între transportatorii aerieni din Uniune.

*Articolul 10*
*Refuzul, revocarea, suspendarea și limitarea autorizației*

(1) Statele membre refuză sau, după caz, revocă sau suspendă autorizația de operare a unui transportator aerian din Regatul Unit în cazul în care:

(a) transportatorul aerian nu se califică drept transportator aerian din Regatul Unit în temeiul prezentului regulament sau

(b) condițiile prevăzute la articolul 8 alineatul (2) nu sunt respectate.

(2) Statele membre refuză, revocă, suspendă, limitează sau impun condiții pentru autorizațiile de operare ale unui transportator aerian din Regatul Unit sau limitează sau impun condiții pentru operațiunile sale în oricare dintre următoarele situații:

(a) nu sunt respectate cerințele aplicabile în materie de siguranță și securitate;

(b) nu sunt respectate cerințele aplicabile privind admiterea pe teritoriul statului membru în cauză sau operarea pe acesta ori ieșirea de pe acesta a aeronavelor implicate în transportul aerian;

(c) nu sunt respectate cerințele aplicabile referitoare la admiterea pe teritoriul statului membru în cauză sau operarea pe acesta ori ieșirea de pe acesta a pasagerilor, echipajului, bagajelor, mărfurilor și/sau poștei din aeronave (inclusiv reglementările privind intrarea, verificarea, imigrarea, pașapoartele, vama și carantina sau, în cazul poștei, regulamentele poștale).

(3) Statele membre refuză, revocă, suspendă, limitează sau impun condiții pentru autorizațiile de operare ale transportatorilor aerieni din Regatul Unit sau limitează sau impun

condiții pentru operațiunile acestora atunci când li se solicită de către Comisie să acționeze astfel în conformitate cu articolul 6 sau 7.

(4) Statele membre informează Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie de refuzare sau revocare a autorizației de operare a unui transportator aerian din Regatul Unit în temeiul alineatelor (1) și (2), fără întârzieri nejustificate.

*Articolul 11*
*Certificate și licențe*

Certificatele de navigabilitate, certificatele de competență și licențele care au fost eliberate sau validate de către Regatul Unit și care sunt încă în vigoare sunt recunoscute ca fiind valabile de către statele membre în scopul prestării de servicii de transport aerian de către transportatorii aerieni din Regatul Unit în temeiul prezentului regulament, cu condiția ca respectivele certificate sau licențe să fi fost eliberate sau validate cel puțin în temeiul și în conformitate cu standardele internaționale relevante stabilite în temeiul Convenției de la Chicago.

*Articolul 12*
*Consultare și cooperare*

(1) Autoritățile competente ale statelor membre se consultă și cooperează cu autoritățile competente din Regatul Unit, dacă este necesar, pentru a asigura punerea în aplicare a prezentului regulament.

(2) Statele membre transmit Comisiei, la cerere, fără întârzieri nejustificate, orice informații obținute în temeiul alineatului (1) din prezentul articol sau orice alte informații relevante pentru punerea în aplicare a articolelor 6 și 7.

*Articolul 13*
*Comitetul*

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) 182/2011.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) 182/2011, coroborat cu articolul 5 din respectivul regulament.

*Articolul 14*
*Intrarea în vigoare și aplicarea*

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Prezentul regulament se aplică din ziua următoare datei la care dreptul Uniunii încetează să se aplice Regatului Unit în temeiul articolelor 126 și 127 din Acordul de retragere.

Cu toate acestea, articolul 8 alineatul (3) și articolul 9 alineatul (2) se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(3) Prezentul regulament nu se aplică în cazul în care un acord care guvernează în mod cuprinzător furnizarea de servicii de transport aerian cu Regatul Unit, la care Uniunea este parte, intră în vigoare până la data menționată la alineatul (2) primul paragraf.

(4) Prezentul regulament încetează să se aplice la prima dintre următoarele date:

(a) 30 iunie 2021;

(b) data la care intră în vigoare sau, după caz, se aplică în mod provizoriu un acord, astfel cum este menționat la alineatul (3).

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

| | |
|---|---|
| *Pentru Parlamentul European* | *Pentru Consiliu* |
| *Președintele* | *Președintele* |