COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 10.12.2020
COM(2020) 827 final

2020/0363 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a regras comuns que garantem a conectividade aérea fundamental após o termo do período de transição mencionado no Acordo sobre a Saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

Em 1 de fevereiro de 2020 o Reino Unido saiu da União, de acordo com o disposto no artigo 50.º do Tratado da União Europeia. O Acordo sobre a Saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica[1] («Acordo de Saída») foi aprovado pela União através da Decisão (UE) 2020/135 do Conselho[2], e entrou em vigor em 1 de fevereiro de 2020. O período de transição referido no artigo 126.º do Acordo de Saída, durante o qual o direito da União continua a ser aplicável no e ao Reino Unido em conformidade com o artigo 127.º do mesmo acordo, termina em 31 de dezembro de 2020.

Em 25 de fevereiro de 2020, o Conselho adotou a Decisão (UE, Euratom) 2020/266 do Conselho de 25 de fevereiro de 2020 que autoriza a abertura de negociações com o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte tendo em vista um novo acordo de parceria[3]. Tal como implícito nas diretrizes de negociação, a autorização abrange, nomeadamente, os elementos necessários para abordar exaustivamente as relações no domínio da aviação com o Reino Unido após o termo do período de transição.

No entanto, não é certo que um acordo entre a União e o Reino Unido que regule as futuras relações neste domínio venha a entrar em vigor no final do referido período.

O transporte aéreo internacional não pode realizar-se sem o consentimento expresso dos Estados envolvidos, em consequência da soberania completa e exclusiva que detêm sobre o espaço aéreo do respetivo território. É costume os Estados organizarem o transporte aéreo entre si através de acordos bilaterais de serviços aéreos (ASA) que estabelecem os direitos específicos mutuamente concedidos e as condições do seu exercício. Os direitos de tráfego e os serviços diretamente relacionados com o seu exercício são expressamente excluídos do âmbito de aplicação do Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços[4].

No seio da União, a liberdade de as transportadoras aéreas dos Estados-Membros (transportadoras aéreas da União) prestarem serviços aéreos intra-UE decorre exclusivamente do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, que estabelece igualmente as regras de licenciamento das referidas transportadoras.

No termo do período de transição, os serviços aéreos entre o Reino Unido e os Estados-Membros deixarão de ser regidos por esse regulamento.

Daqui decorre que, na ausência de um acordo entre a União e o Reino Unido sobre a matéria, não haverá base jurídica para a prestação de serviços aéreos entre o Reino Unido e os

---

1 JO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

2 Decisão (UE) 2020/135 do Conselho, de 30 de janeiro de 2020, relativa à celebração do Acordo sobre a Saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 29 de 31.1.2020, p. 1).

3 JO L 58 de 27.2.2020, p. 53.

4 Anexo 1-B do Acordo de Marraquexe que institui a Organização Mundial do Comércio, celebrado em Marraquexe, em 15 de abril de 1994.

Estados-Membros pelas respetivas transportadoras após o termo do período de transição previsto no Acordo de Saída.

Os serviços de transporte aéreo diretos entre o Reino Unido e os Estados-Membros está quase inteiramente entregue às transportadoras aéreas do Reino Unido e da União. A perda, por parte dessas transportadoras aéreas, do seu direito de prestar serviços aéreos entre o Reino Unido e os Estados-Membros conduziria, por conseguinte, a graves perturbações. Muitas das rotas aéreas entre a União e o Reino Unido, se não todas, deixariam de ser servidas. Em contrapartida, as rotas no interior da União abandonadas pelas transportadoras do Reino Unido após o termo do período de transição passariam a ser inteiramente acessíveis para as transportadoras da União.

Num cenário sem acordo, estima-se que as consequências para as respetivas economias sejam graves, como se descreve a seguir: o tempo e os custos da viagem aérea aumentariam significativamente na procura de rotas alternativas, assim como a pressão sobre a infraestrutura de transporte aéreo nessas rotas alternativas, enquanto a procura de transporte aéreo diminuiria. Em resultado disso, não só o setor dos transportes aéreos, mas também outros setores da economia que dependem grandemente dos transportes aéreos seriam afetados. Os obstáculos ao comércio resultantes impediriam a atividade comercial em mercados distantes e desviá-la-iam para outros mercados. As perturbações da conectividade dos transportes aéreos representaria a perda de um ativo estratégico para a União e os Estados-Membros.

A presente proposta tem, assim, o objetivo de estabelecer medidas provisórias para regular o transporte aéreo entre a União e o Reino Unido após o termo do período de transição, caso não possa ser alcançado um acordo sobre a matéria.

O presente ato faz parte de um pacote de medidas que a Comissão está a adotar.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

O regulamento proposto pretende desempenhar uma função de *lex specialis* para resolver algumas das consequências provenientes do facto de o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 já não se aplicar ao transporte aéreo entre o Reino Unido e os Estados-Membros após o termo do período de transição e na ausência de um acordo que enquadre as futuras relações entre a União e o Reino Unido. Os termos propostos limitam-se ao que é necessário neste contexto, a fim de evitar perturbações desproporcionadas. Esta proposta é, por conseguinte, plenamente coerente com a legislação em vigor, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

A este respeito, o regulamento proposto destina-se a ser uma medida temporária, a fim de manter a conectividade e preservar os interesses da União durante um período limitado, e até que possa ser celebrado e entrar em vigor um acordo entre a União e o Reino Unido que regule a matéria.

O regulamento proposto não prejudica a conceção de um futuro acordo com o Reino Unido no domínio da aviação.

- **Coerência com outras políticas da União**

A presente proposta complementa o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 da União. Embora se tenha respeitado em certas áreas (por exemplo, a nível das licenças de exploração) a abordagem seguida pela União nos acordos de transporte aéreo com países terceiros, o propósito e o contexto específicos do presente regulamento, assim como a sua natureza

unilateral, requerem necessariamente uma abordagem mais restritiva na concessão de direitos, assim como disposições específicas destinadas a preservar a igualdade desses direitos e condições de concorrência equitativas.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A base jurídica é o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

O ato proposto complementaria o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 da União, pelo que a conectividade fundamental se encontra assegurada apesar do facto de esse regulamento deixar de ser aplicado a respeito das operações de transporte em causa. Tal conectividade seria assegurada de forma equitativa relativamente ao tráfego de e para todos os pontos da União, o que evita as distorções no mercado interno. Afigura-se, pois, indispensável, tomar medidas a nível da União cujo resultado não pode ser alcançado através de uma ação ao nível dos Estados-Membros.

• Proporcionalidade

O regulamento proposto é considerado proporcionado, pois é capaz de evitar perturbações desproporcionadas de uma forma que também assegure a igualdade de condições de concorrência para as transportadoras da União. A proposta não excede o necessário para alcançar esse objetivo. Trata-se, em particular, das condições em que os direitos pertinentes são conferidos, que dizem nomeadamente respeito à necessidade de serem conferidos direitos equivalentes pelo Reino Unido e a uma concorrência justa, assim como à limitação temporal do regime até que seja criado um acordo em matéria de aviação entre a UE e o Reino Unido.

• Escolha do instrumento

Uma vez que o ato rege questões estreitamente relacionadas com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e se destina, como esse regulamento, a assegurar condições de concorrência plenamente harmonizadas, deve assumir a forma de um regulamento. Tal forma responde igualmente da melhor maneira à urgência da situação/do contexto, uma vez que o tempo disponível antes do termo do período de transição (sem a celebração de um acordo que enquadre as futuras relações entre a União e o Reino Unido) é demasiado escasso para permitir a transposição de disposições incluídas numa diretiva.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

• Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação em vigor

Não é aplicável devido à natureza excecional, temporária e atípica do acontecimento que motiva a proposta e que não está relacionado com os objetivos da legislação em vigor.

• Consulta das partes interessadas

Os desafios decorrentes das negociações para um acordo entre a União e o Reino Unido e as possíveis soluções foram levantados por várias partes interessadas no setor da aviação e representantes dos Estados-Membros, antes e depois da celebração do Acordo de Saída.

O facto de o período de transição estabelecido no Acordo de Saída terminar em 31 de dezembro de 2020, a necessidade de preparar as inevitáveis alterações que ocorrerão em 1 de janeiro de 2021 e as eventuais medidas adicionais a prever em caso de ausência de acordo foram discutidos com os representantes dos Estados-Membros e as várias partes interessadas do setor da aviação no contexto de reuniões transversais e específicas, realizadas em Bruxelas e nos Estados-Membros.

Um tema comum nos pontos de vista apresentados foi a necessidade de uma intervenção regulamentar para manter um certo grau de conectividade aérea depois de a legislação da UE cessar de ser aplicável ao Reino Unido. No que se refere aos direitos de tráfego, as partes interessadas não podem tomar as suas próprias medidas de contingência para atenuar o impacto adverso da possível ausência de um acordo na matéria. Pelo menos seis transportadoras aéreas e grupos de representantes das transportadoras aéreas e dos aeroportos manifestaram a opinião de que deve ser mantida uma conectividade aérea de alto nível com as transportadoras aéreas do Reino Unido, através da manutenção de um elevado nível de acesso ao mercado. Todavia, outras partes interessadas (principalmente representantes das transportadoras aéreas da UE), sublinharam pelo contrário que o *status quo* não deve ser mantido na ausência de um alinhamento regulamentar completo, a fim de garantir condições de concorrência equitativas no mercado. A maior parte das observações recebidas antes da saída, incluindo por parte dos Estados-Membros no contexto dos seminários organizados pela Comissão em 2018, foram confirmadas e completadas posteriormente, incluindo na perspetiva das futuras relações.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Várias formas de avaliação das consequências da saída do Reino Unido para o setor do transporte aéreo foram partilhadas com a Comissão por partes interessadas pertinentes. Essas avaliações permitem concluir que a ausência de tráfego aéreo entre a UE e o Reino Unido causaria perturbações significativas na UE. A conectividade aérea desempenha um papel crucial para a economia em geral. Mais do que facilitar a mobilidade, a aviação é um potente motor do comércio, do crescimento e do emprego. O contributo direto da aviação para o PIB da UE é de 168 mil milhões de euros, enquanto o seu impacto global, incluindo o turismo, atinge 672 mil milhões de euros, um valor muito elevado devido ao efeito multiplicador[5]. No total, os passageiros que viajam entre a UE e o Reino Unido representaram 24 % do total do tráfego interno da UE em 2019, embora esta percentagem varie significativamente consoante os Estados-Membros. Além disso, em 2019, 19,5 % do número de lugares disponíveis em voos regulares no interior da UE foram efetuados por transportadoras aéreas licenciadas no Reino Unido, enquanto 50,4 % das prestações aéreas realizadas entre a UE e o Reino Unido foram efetuados por transportadoras aéreas licenciadas na UE. Existem opções de transporte alternativas, nomeadamente por via férrea ou marítima, mas apenas para um pequeno número de países, como a Bélgica, a França e a Irlanda. Para outros países que se encontram mais distantes, do Leste e do Sul da União, os tempos de viagem por via terrestre tornam a viagem aérea imprescindível. Por conseguinte, o impacto negativo significativo da perda total de conectividade aérea para a economia da UE e para os seus cidadãos tem de ser atenuado.

É evidente que o impacto negativo das perturbações graves na conectividade aérea entre o Reino Unido e a União foi agravado com a atual crise e continuará a sê-lo na sequência da pandemia, cujo impacto negativo no setor da aviação da União e na economia em geral não tem precedente.

[5] Grupo de Ação para o Transporte Aéreo (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders* (Aviação: benefícios sem fronteiras).

- **Avaliação de impacto**

Não é necessária uma avaliação de impacto, devido à natureza excecional da situação e às necessidades limitadas do período durante o qual é aplicada a mudança de estatuto do Reino Unido. Não existem outras opções políticas material e juridicamente diferentes disponíveis além da presente proposta.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações na proteção dos direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não aplicável.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Não aplicável.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Não aplicável.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Como anteriormente referido, a presente proposta tem o objetivo de estabelecer medidas provisórias para regular o transporte aéreo entre a União e o Reino Unido após o termo do período de transição, caso não possa ser alcançado um acordo sobre a matéria (artigo 1.º). Estas medidas destinam-se a manter a conectividade fundamental durante um período transitório até que tal acordo possa ser celebrado (artigo 14.º).

Em primeiro lugar (artigo 3.º), o regulamento proposto prevê a concessão unilateral de direitos de tráfego de primeira, segunda, terceira e quarta liberdades às transportadoras aéreas do Reino Unido de forma a que estas possam continuar a sobrevoar e a efetuar paragens técnicas no território da União, assim como a explorar rotas diretas entre os respetivos territórios. Não é feita qualquer distinção entre as operações de passageiros e as de carga, ou entre os serviços regulares e não regulares. As transportadoras do Reino Unido poderão igualmente (artigo 4.º) prestar esses serviços através da partilha de códigos ou de acordos relativos à reserva de capacidade e celebrar acordos de locação em condições estritas (artigo 5.º), mas não foram previstos outros dispositivos habituais de flexibilidade operacional (como mudança de calibre ou concatenação de destinos).

Estando os direitos concedidos às transportadoras do Reino Unido sujeitos a um princípio de «reciprocidade», o regulamento proposto (artigo 6.º) estabelece um mecanismo para assegurar que os direitos usufruídos pelas transportadoras da União no Reino Unido permanecem equivalentes aos concedidos às transportadoras do Reino Unido ao abrigo do regulamento proposto. Se tal não for o caso, a Comissão fica habilitada a adotar as medidas necessárias para corrigir a situação por meio de atos delegados, incluindo a limitação ou a retirada das licenças de exploração das transportadoras aéreas do Reino Unido. A avaliação do nível de equivalência e a adoção das medidas corretivas pela Comissão não estão exclusivamente ligadas a uma estrita correspondência formal entre os dois ordenamentos jurídicos; a razão é a profunda diferença entre ambos os mercados e a necessidade de evitar uma mera replicação que poderia, afinal, revelar-se contrária aos interesses da União.

Tal como a União procura alcançar em todos os seus acordos de serviços aéreos, o regulamento proposto, embora temporariamente procure assegurar a conectividade fundamental, estabelece um mecanismo flexível para assegurar que as transportadoras aéreas da União gozam de oportunidades justas e equitativas de concorrência com as transportadoras do Reino Unido depois de este país já não se encontrar vinculado pelo direito da União. Para que haja condições de concorrência equitativas, mesmo depois do termo do período de transição, o Reino Unido tem de continuar a aplicar normas suficientemente rigorosas no domínio do transporte aéreo no que diz respeito a: concorrência leal, incluindo a regulação dos cartéis, o abuso de posição dominante e as fusões; proibição de subsídios governamentais injustificados; proteção dos trabalhadores; proteção do ambiente; segurança intrínseca e extrínseca. Além disso, deve haver a garantia de que as transportadoras da União não serão discriminadas no Reino Unido, quer *de jure* quer *de facto*. O regulamento proposto encarrega assim a Comissão (artigo 7.º) da tarefa de monitorizar as condições de concorrência entre as transportadoras aéreas da União e do Reino Unido e habilita-a a adotar as medidas necessárias, através de atos delegados, a fim de assegurar que essas condições são sempre cumpridas.

São instituídos os procedimentos necessários para permitir aos Estados-Membros verificar se as transportadoras aéreas, as aeronaves e as tripulações que voam para os seus territórios ao abrigo do presente regulamento se encontram licenciadas ou certificadas pelo Reino Unido em conformidade com as normas de segurança internacionais reconhecidas, que toda a legislação nacional e da União pertinente é cumprida e que os direitos autorizados não são ultrapassados (artigos 8.º a 11.º).

Cuidou-se de incluir disposições específicas para relembrar que os Estados-Membros não podem negociar nem celebrar quaisquer acordos bilaterais de serviços aéreos com o Reino Unido respeitantes a matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e que não podem conceder às transportadoras do Reino Unido, relativamente ao transporte aéreo, quaisquer direitos além dos previstos no presente regulamento (artigo 3.º). Não obstante, as respetivas autoridades competentes poderão, evidentemente, cooperar consoante o necessário para a boa execução do regulamento (artigo 12.º), a fim de que a gestão dos serviços aéreos sofra a menor perturbação possível, e de que esses serviços continuem a ser prestados sob a égide do mesmo diploma depois do termo do período de transição.

2020/0363 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a regras comuns que garantem a conectividade aérea fundamental após o termo do período de transição mencionado no Acordo sobre a Saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[1],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[2],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário[3],

Considerando o seguinte:

(1) O Acordo sobre a Saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica[4] («Acordo de Saída») foi celebrado pela União através da Decisão (UE) 2020/135 do Conselho[5], e entrou em vigor em 1 de fevereiro de 2020. O período de transição referido no artigo 126.º do Acordo de Saída, durante o qual o direito da União continua a ser aplicável no e ao Reino Unido em conformidade com o artigo 127.º do mesmo acordo, termina em 31 de dezembro de 2020. Em 25 de fevereiro de 2020, o Conselho adotou a Decisão (UE, Euratom) 2020/266 do Conselho de 25 de fevereiro de 2020 que autoriza a abertura de negociações com o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte tendo em vista um novo acordo de parceria[6]. Tal como implícito nas diretrizes de negociação, a autorização abrange, nomeadamente, os elementos necessários para abordar

1 Parecer de ….
2 Parecer de ….
3 Posição do Parlamento Europeu de …
4 JO L 29 de 31.1.2020, p. 7.
5 Decisão (UE) 2020/135 do Conselho, de 30 de janeiro de 2020, relativa à celebração do Acordo sobre a Saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 29 de 31.1.2020, p. 1).
6 JO L 58 de 27.2.2020, p. 53.

exaustivamente as relações no domínio da aviação com o Reino Unido após o termo do período de transição. No entanto, não é certo que um acordo entre a União e o Reino Unido que regule as suas futuras relações neste domínio venha a entrar em vigor no final desse período.

(2) O Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho[7] estabelece as condições para a concessão de licenças de exploração da União às transportadoras aéreas e estabelece a liberdade de prestação de serviços aéreos no interior da UE.

(3) Após o termo do período de transição e na ausência de disposições especiais, cessarão todos os direitos e obrigações decorrentes do direito da União em matéria de acesso ao mercado, estabelecidos pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008, no que respeita à relação entre o Reino Unido e os Estados-Membros.

(4) Por conseguinte, afigura-se necessário estabelecer um conjunto temporário de medidas que permitam às transportadoras licenciadas no Reino Unido a prestação de serviços de transporte aéreo entre este território e os Estados-Membros. A fim de assegurar um equilíbrio adequado entre o Reino Unido e os Estados-Membros, os direitos assim concedidos deverão estar subordinados à concessão de direitos equivalentes pelo Reino Unido às transportadoras às quais tenha sido concedida uma licença de exploração na União e estar sujeitos a certas condições que garantam uma concorrência leal.

(5) A fim de refletir o seu caráter temporário, a aplicação do presente regulamento deverá ser limitada a 30 de junho de 2021, ou à data de entrada em vigor ou, se for caso disso, à aplicação provisória de um futuro acordo que abranja a prestação de serviços aéreos com o Reino Unido em que a União seja parte, negociado pela Comissão nos termos do artigo 218.º do TFUE, consoante o que ocorrer primeiro.

(6) A fim de manter níveis mutuamente benéficos de conectividade, deverão ser previstos certos acordos de cooperação comercial tanto para as transportadoras aéreas do Reino Unido como para as transportadoras aéreas da União, em consonância com o princípio da reciprocidade.

(7) O presente regulamento não deverá impedir os Estados-Membros de emitir licenças para a exploração de serviços aéreos regulares por transportadoras aéreas da União no exercício dos direitos que lhes são concedidos pelo Reino Unido, à semelhança de situações que ocorram no contexto de acordos internacionais. No que diz respeito a essas licenças, os Estados-Membros não deverão discriminar entre as transportadoras aéreas da União.

(8) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser conferidas competências de execução à Comissão no que diz respeito à adoção de medidas para garantir um grau equitativo de reciprocidade entre os direitos concedidos unilateralmente pela União e pelo Reino Unido às respetivas transportadoras aéreas e para assegurar que as transportadoras aéreas da União podem competir com as transportadoras aéreas do Reino Unido em condições equitativas na prestação de serviços aéreos. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do

[7] Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[8]. Dado o seu impacto potencial na conectividade aérea dos Estados-Membros, o procedimento de exame deverá ser aplicado na adoção dessas medidas. A Comissão deverá imediatamente adotar atos de execução sempre que, em casos devidamente justificados, existam motivos imperativos de urgência que o exijam. Tais casos devidamente justificados poderão decorrer de situações em que o Reino Unido não conceda direitos equivalentes às transportadoras aéreas da União, e, desse modo, provoque um desequilíbrio manifesto, ou em que condições de concorrência menos favoráveis do que as de que usufruem as transportadoras aéreas do Reino Unido na prestação de serviços de transporte aéreo abrangidos pelo presente regulamento ameacem a viabilidade económica das transportadoras aéreas da União.

(9) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente estabelecer medidas provisórias de regulação dos transportes aéreos entre a União e o Reino Unido, em caso de ausência de um acordo que regule as suas futuras relações no domínio da aviação no termo do período de transição, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, mas, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, podem ser mais bem alcançados ao nível da União, esta pode tomar medidas em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo.

(10) Dada a urgência acarretada pelo termo do período de transição anteriormente referido, afigura-se adequado prever uma exceção ao prazo de oito semanas referido no artigo 4.º do Protocolo n.º 1, relativo ao papel dos parlamentos nacionais na União Europeia, anexo ao Tratado da União Europeia, ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica.

(11) O âmbito de aplicação territorial do presente regulamento e qualquer referência ao Reino Unido nele contido não incluem Gibraltar.

(12) O presente regulamento é aplicável sem prejuízo da posição jurídica do Reino de Espanha em relação à soberania sobre o território em que se situa o aeroporto de Gibraltar.

(13) Por razões de urgência, as disposições do presente regulamento deverão entrar em vigor e ser aplicáveis, em princípio, a partir do dia seguinte ao termo do período de transição referido no Acordo de Saída, salvo se tiver entrado em vigor até essa data um acordo no domínio da aviação celebrado entre e União e o Reino Unido. Contudo, por forma a permitir que os procedimentos administrativos necessários possam ser realizados o mais cedo possível, determinadas disposições deverão ser aplicadas a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

[8] Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Artigo 1.º
Âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece um conjunto temporário de medidas de regulação do transporte aéreo entre a União e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte («Reino Unido»), na sequência do termo do período de transição referido no artigo 126.º do Acordo de Saída.

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) «Transporte aéreo», o transporte de passageiros, de bagagem, de carga e de correio em aeronaves, separadamente ou em combinação, proposto ao público a título oneroso ou em execução de um contrato de fretamento, incluindo serviços aéreos regulares e não regulares;

2) «Transporte aéreo internacional», um transporte aéreo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de dois ou mais Estados;

3) «Transportadora aérea da União», uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por uma autoridade de licenciamento competente nos termos do capítulo II do Regulamento (CE) n.º 1008/2008;

4) «Transportadora aérea do Reino Unido», uma transportadora aérea que:

a) Tenha a sua sede no Reino Unido; bem como

b) Preencha uma das duas condições seguintes:

i) mais de 50 % da empresa pertence e é efetivamente controlada pelo Reino Unido e/ou nacionais do Reino Unido, direta ou indiretamente através de uma ou várias empresas intermediárias; ou

ii) mais de 50 % da empresa pertencem e são efetivamente controlados por Estados-Membros da União e/ou outros Estados-Membros do Espaço Económico Europeu e/ou por nacionais desses Estados, seja em que combinação for, quer sozinhos, quer em conjunto com o Reino Unido e/ou nacionais do Reino Unido, direta ou indiretamente através de uma ou várias empresas intermediárias.

c) No caso referido na alínea b), subalínea ii), que seja titular de uma licença de exploração válida nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 no dia anterior ao primeiro dia da aplicação do presente regulamento, nos termos do artigo 14.º, n.º 2, primeiro parágrafo.

5) «Controlo efetivo», uma relação constituída por direitos, contratos ou quaisquer outros meios que, individual ou conjuntamente, e tendo em conta as circunstâncias de facto ou de direito envolvidas, conferem a possibilidade de exercer, direta ou indiretamente, uma influência determinante sobre uma empresa, em especial mediante:

a) O direito de usufruto sobre a totalidade ou parte dos ativos da empresa;

b) Direitos ou contratos que confiram uma influência determinante sobre a composição, as votações ou as decisões dos órgãos da empresa, ou que de outra forma confiram uma influência determinante sobre a gestão da empresa;

6) «Direito da concorrência», o direito relativo ao comportamento seguinte, sempre que possa afetar os serviços de transporte aéreo:

a) Comportamento que consista em:

i) acordos entre transportadoras aéreas, decisões de associações de transportadoras aéreas e práticas concertadas que tenham por objetivo ou efeito a prevenção, restrição ou distorção da concorrência;

ii) abusos por parte de uma ou mais transportadoras aéreas de uma posição dominante;

iii) medidas tomadas ou mantidas em vigor pelo Reino Unido no caso de empresas públicas e de empresas às quais o Reino Unido conceda direitos especiais ou exclusivos e que sejam contrárias às subalíneas i) ou ii);

b) Concentrações entre transportadoras aéreas que entravem significativamente uma concorrência efetiva, designadamente em resultado da criação ou do reforço de uma posição dominante.

7) «Subsídio», qualquer contribuição financeira concedida a uma transportadora aérea ou a um aeroporto pelo Governo ou por qualquer outro organismo público a qualquer nível, conferindo um benefício, e incluindo:

a) A transferência direta de fundos, nomeadamente, subvenções, empréstimos ou entradas de capital, a potencial transferência direta de fundos, a aceitação de passivos, designadamente garantias de empréstimo, injeções de capital, participação no capital, proteção contra a falência ou seguros;

b) A renúncia ou a não cobrança de receitas normalmente devidas;

c) A prestação de bens ou serviços que não sejam infraestruturas de caráter geral, ou a aquisição de bens ou serviços;

d) A execução de pagamentos a um mecanismo de financiamento ou atribuição do exercício de funções dos poderes públicos e instruções nesse sentido a um organismo privado para o exercício de uma ou mais funções, como descritas nas alíneas a), b) e c), que normalmente incumbiriam ao Governo ou a outro organismo público, e cuja prática não se distingue verdadeiramente das práticas normalmente adotadas pelos Governos;

entende-se que a concessão de uma contribuição financeira por um Governo ou organismo público não confere nenhuma vantagem se um operador privado numa economia de mercado, em igualdade de circunstâncias com esse organismo público e apenas motivado por perspetivas de rentabilidade, tivesse concedido a mesma contribuição financeira;

8) «Autoridade independente para a concorrência», uma autoridade responsável pela aplicação e execução do direito da concorrência, assim como pelo controlo dos subsídios e que preencha as seguintes condições:

a) A autoridade funciona de modo independente e está adequadamente equipada com os recursos necessários à execução das suas funções;

b) Ao desempenhar as suas funções e no exercício das suas competências, a autoridade tem as garantias necessárias de independência de influências políticas ou outras influências externas e atua com imparcialidade; bem como

c) As decisões da autoridade estão sujeitas a controlo judicial;

9) «Discriminação», a diferenciação seja de que tipo for, sem justificação objetiva, a respeito da prestação de bens ou serviços, incluindo serviços públicos, empregues para a prestação de serviços de transporte aéreo, ou a respeito do seu tratamento pelas autoridades públicas relevantes para tais serviços;

10) «Serviço de transporte aéreo regular», uma série de voos com as seguintes características:

a) Existirem em cada voo lugares e/ou capacidade de transporte de carga e/ou de correio disponíveis para aquisição individual pelo público (diretamente na transportadora aérea ou nos seus agentes autorizados);

b) Os voos são operados de modo a assegurarem o tráfego entre os mesmos aeroportos - dois ou mais:

i) segundo um horário publicado, ou

ii) com uma regularidade ou frequência tais que constituam uma série reconhecidamente sistemática;

11) «Serviço de transporte aéreo não regular», um serviço de transporte aéreo comercial realizado como serviço diferente do serviço de transporte aéreo regular;

12) «Território da União», o território terrestre, as águas interiores e o mar territorial dos Estados-Membros, em que são aplicáveis o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nas condições neles previstas, assim como o espaço aéreo sobrejacente;

13) «Território do Reino Unido», o território terrestre, as águas interiores e o mar territorial do Reino Unido e o espaço aéreo sobrejacente;

14) «Convenção de Chicago», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago a 7 de dezembro de 1944.

Artigo 3.º
Direitos de tráfego

1. As transportadoras aéreas do Reino Unido podem, nas condições previstas no presente regulamento:

a) Sobrevoar o território da União sem aterrar;

b) Fazer escala no território da União para fins não comerciais, na aceção da Convenção de Chicago;

c) Efetuar serviços regulares e não regulares de transporte aéreo internacional de passageiros, combinados de passageiros e de carga e inteiramente de carga entre qualquer par de destinos, sendo um deles situado no território do Reino Unido e o outro situado no território da União.

3. Os Estados-Membros não podem negociar nem celebrar acordos ou convénios bilaterais com o Reino Unido sobre matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento no que respeita ao período em que o presente regulamento é aplicável. No que respeita a esse período, os Estados-Membros não podem conceder às transportadoras aéreas do Reino Unido, em matéria de transporte aéreo, quaisquer outros direitos para além dos concedidos pelo presente regulamento.

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, os Estados-Membros podem autorizar, em conformidade com o direito nacional, a prestação de serviços de ambulância aérea no seu território por meio de aeronaves registadas no Reino Unido.

Artigo 4.º
Acordos de cooperação comercial

1. Os serviços de transporte aéreo nos termos do artigo 3.º podem ser prestados ao abrigo de acordos de reserva de capacidade ou à partilha de códigos, como se segue:

a) A transportadora aérea do Reino Unido pode agir como a transportadora que efetua a comercialização, com qualquer transportadora que efetua o voo que seja uma transportadora aérea da União ou uma transportadora aérea do Reino Unido, ou com qualquer transportadora que efetua o voo de um país terceiro que, ao abrigo do direito da União ou, conforme aplicável, nos termos da legislação do Estado-Membro ou Estados-Membros em causa, disponha dos direitos de tráfego necessários, bem como do direito de as suas transportadoras exercerem os referidos direitos a título do acordo em causa.

b) A transportadora aérea do Reino Unido pode agir como a transportadora que efetua o voo, com qualquer transportadora que efetua a comercialização que seja uma transportadora aérea da União ou uma transportadora aérea do Reino Unido, ou com qualquer transportadora que efetua a comercialização de um país terceiro que, ao abrigo do direito da União ou, conforme aplicável, nos termos da legislação do Estado-Membro ou Estados-Membros em causa, disponha dos direitos de rota necessários, bem como do direito de as suas transportadoras exercerem os referidos direitos a título do acordo em causa.

2. Os direitos concedidos às transportadoras aéreas do Reino Unido nos termos do n.º 1 não podem, em caso algum, ser interpretados no sentido de conferirem às transportadoras aéreas de um país terceiro quaisquer direitos além dos que lhes assistem ao abrigo do direito da União ou do direito do Estado-Membro ou dos Estados-Membros em causa.

3. O recurso a acordos de reserva de capacidade ou partilha de códigos, quer como transportadora que efetua o voo quer como transportadora que efetua a comercialização, não pode em caso algum resultar no facto de uma transportadora aérea do Reino Unido exercer outros direitos além dos previstos no artigo 4.º, n.º 1.

Tal não impede as transportadoras do Reino Unido de prestarem serviços de transporte aéreo entre qualquer par de pontos, dos quais um esteja situado no território da União e o outro esteja situado num país terceiro, desde que estejam preenchidas as seguintes condições:

a) A transportadora aérea do Reino Unido pode agir como a transportadora que comercializa o voo, ao abrigo de um acordo de reserva de capacidade ou partilha de códigos com uma transportadora aérea operadora que, ao abrigo do direito da União ou, conforme aplicável, nos termos da legislação do Estado-Membro ou Estados-Membros em causa, disponha dos direitos de tráfego necessários e do direito de os exercer a título do acordo em causa.

b) O serviço de transporte em causa faz parte de um transporte efetuado por essa transportadora do Reino Unido entre um ponto situado no território do Reino Unido e o ponto pertinente do país terceiro em causa.

4. Os Estados-Membros em questão devem determinar que os acordos a que se refere o presente artigo sejam aprovados pelas suas autoridades competentes para efeitos de verificação do cumprimento das condições previstas no presente artigo e dos requisitos aplicáveis do direito da União e do direito nacional, nomeadamente em matéria de segurança intrínseca e extrínseca.

Artigo 5.º
Locação de aeronaves

1. No exercício dos direitos previstos no artigo 3.º, n.º 1, uma transportadora aérea do Reino Unido pode prestar serviços de transporte aéreo com as suas próprias aeronaves e em todos os seguintes casos:

a) Utilização de aeronaves em regime de locação, sem tripulação, de qualquer locador;

b) Utilização de aeronaves em regime de locação, com tripulação, de qualquer outra transportadora aérea do Reino Unido;

c) Utilização de aeronaves em regime de locação, com tripulação, de transportadoras aéreas de qualquer outro país além do Reino Unido, desde que a locação seja justificada com base em necessidades excecionais, necessidades sazonais de capacidade ou dificuldades operacionais do locatário e desde que a locação não exceda a duração estritamente necessária para satisfazer essas necessidades ou superar essas dificuldades.

2. Os Estados-Membros em causa devem determinar que os acordos a que se refere o n.º 1 sejam aprovados pelas suas autoridades competentes para efeitos de verificação do cumprimento das condições nele previstas e dos requisitos aplicáveis da legislação da União e da legislação nacional, nomeadamente em matéria de segurança intrínseca e extrínseca.

Artigo 6.º
Equivalência de direitos

1. A Comissão controla os direitos concedidos pelo Reino Unido às transportadoras aéreas da União e as condições do seu exercício.

2. Caso considere que os direitos concedidos pelo Reino Unido às transportadoras aéreas da União não são, de jure ou de facto, equivalentes aos concedidos às transportadoras aéreas do Reino Unido ao abrigo do presente regulamento, ou que esses direitos não se encontram igualmente disponíveis para todas as transportadoras da União, a Comissão deve, sem demora e a fim de restabelecer a equivalência, adotar atos de execução nos quais:

a) Fixa limites de capacidade admissíveis para os serviços de transporte aéreo regulares disponibilizada às transportadoras aéreas do Reino Unido, e estabelece que os Estados-Membros adaptem as licenças de exploração das transportadoras aéreas do Reino Unido, quer existentes quer novas, nesse sentido;

b) Exige que os Estados-Membros recusem, suspendam ou revoguem as referidas licenças de exploração; ou

c) Impõe obrigações financeiras ou restrições operacionais.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de urgência a que se refere o artigo 13.º, n.º 3, se, em casos devidamente justificados de falta grave de equivalência para efeitos do n.º 2, motivos imperativos de urgência assim o exigirem.

Artigo 7.º
Concorrência leal

1. A Comissão deve monitorizar as condições em que as transportadoras aéreas da União e os aeroportos da União concorrem com as transportadoras aéreas do Reino Unido e com os aeroportos do Reino Unido na prestação dos serviços de transporte aéreo abrangidos pelo presente regulamento.

2. Ao considerar que, em resultado de qualquer das situações referidas no n.º 3, essas condições são consideravelmente menos favoráveis do que as condições de que beneficiam as transportadoras aéreas do Reino Unido, a Comissão deve, sem demora e para remediar a situação, adotar atos de execução nos quais:

a) Fixa limites de capacidade admissíveis para os serviços de transporte aéreo regulares disponibilizada às transportadoras aéreas do Reino Unido, e estabelece que os Estados-

Membros adaptem as licenças de exploração das transportadoras aéreas do Reino Unido, quer existentes quer novas, nesse sentido;

b) Exige que os Estados-Membros recusem, suspendam ou revoguem as referidas licenças de exploração relativamente a algumas ou a todas as transportadoras aéreas do Reino Unido; ou

c) Impõe obrigações financeiras ou restrições operacionais.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de urgência a que se refere o artigo 13.º, n.º 3, se, em casos devidamente justificados de ameaça à viabilidade económica de uma ou mais operações de transportadoras aéreas da União, motivos imperativos de urgência assim o exigirem.

3. Nas condições previstas no n.º 2, os atos de execução nele referidos são adotados para remediar as seguintes situações:

a) Concessão de subsídios pelo Reino Unido;

b) Inobservância, por parte do Reino Unido, do requisito de dispor ou de aplicar efetivamente o direito da concorrência;

c) Inobservância, por parte do Reino Unido, do requisito da instituição ou manutenção de uma autoridade independente para a concorrência;

d) Aplicação, por parte do Reino Unido, de normas relativas à proteção dos trabalhadores, à segurança, ao ambiente ou aos direitos dos passageiros inferiores às estabelecidas no direito da União ou, na falta de disposições aplicáveis no direito da União, inferiores às aplicadas por todos os Estados-Membros ou, em qualquer caso, inferiores às normas internacionais pertinentes;

e) Qualquer forma de discriminação contra as transportadoras aéreas da União.

4. Para efeitos do n.º 1, a Comissão pode solicitar informações às autoridades competentes do Reino Unido, às transportadoras aéreas daquele país, ou aos respetivos aeroportos. Sempre que as autoridades competentes, as transportadoras aéreas ou os aeroportos do Reino Unido não prestem as informações solicitadas no prazo razoável fixado pela Comissão, ou as informações estejam incompletas, a Comissão atua nos termos do n.º 2.

5. O Regulamento (CE) n.º 2019/712 do Parlamento Europeu e do Conselho[9] não é aplicável às matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

Artigo 8.º
Licença de exploração

1. Sem prejuízo do direito da União e do direito nacional em matéria de segurança intrínseca da aviação, a fim de exercer os direitos que lhes são conferidos ao abrigo do artigo 3.º, as transportadoras aéreas do Reino Unido são obrigadas a obter uma licença de exploração de cada Estado-Membro no qual pretendam operar.

2. Ao receber um pedido de licença de exploração introduzido por uma transportadora aérea do Reino Unido, o Estado-Membro em causa concede a licença de exploração adequada sem demora injustificada, desde que:

[9] Regulamento (UE) 2019/712 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativo à salvaguarda da concorrência no setor dos transportes aéreos, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 868/2004 (JO L 123 de 10.5.2019, p. 4).

a) A transportadora aérea requerente do Reino Unido seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com a legislação do Reino Unido; bem como

b) Seja exercido e mantido pelo Reino Unido um controlo regulamentar efetivo sobre a transportadora aérea requerente do Reino Unido, estando a autoridade competente responsável claramente identificada e sendo a transportadora aérea do Reino Unido titular de um certificado de operador aéreo emitido por essa autoridade.

3. Sem prejuízo da necessidade de prever tempo suficiente para a realização das avaliações necessárias, as transportadoras aéreas do Reino Unido terão o direito de introduzir os seus pedidos de licenças de exploração a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento. Os Estados-Membros são competentes para aprovar esses pedidos a partir dessa data, desde que as condições para essa aprovação estejam cumpridas. Contudo, as licenças assim concedidas só produzem efeitos a partir do primeiro dia de aplicação do presente regulamento, nos termos artigo 14.º, n.º 2, primeiro parágrafo.

Artigo 9.º
Planos operacionais, programas e horários

1. As transportadoras aéreas do Reino Unido devem apresentar os planos operacionais, os programas e os horários relativos aos serviços aéreos às autoridades competentes de cada Estado-Membro em causa, para sua aprovação. Tal apresentação deve ter lugar pelo menos 30 dias antes do início das operações.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo 8.º, os planos operacionais, programas e horários da IATA para a época em curso no primeiro dia de aplicação do presente regulamento nos termos do artigo 14.º, n.º 2, primeiro parágrafo, e os correspondentes à primeira época subsequente podem ser submetidos e aprovados antes dessa data.

3. O presente regulamento não obsta a que os Estados-Membros emitam licenças de exploração de serviços aéreos regulares por transportadoras da União no exercício dos direitos que lhes são concedidos pelo Reino Unido. No que diz respeito a essas licenças, os Estados-Membros não discriminam entre as transportadoras da União.

Artigo 10.º
Recusa, revogação, suspensão e limitação das licenças

1. Os Estados-Membros devem recusar ou, consoante os casos, revogar ou suspender a licença de exploração de uma transportadora aérea do Reino Unido caso:

a) A transportadora aérea não puder ser considerada uma transportadora aérea do Reino Unido ao abrigo do presente regulamento; ou

b) Não estiverem preenchidas as condições previstas no artigo 8.º, n.º 2.

2. Os Estados-Membros devem recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições à licença de exploração de uma transportadora aérea do Reino Unido, ou limitar ou impor condições às suas operações caso:

a) Os requisitos de segurança intrínseca e segurança extrínseca aplicáveis não sejam cumpridos;

b) Os requisitos aplicáveis relativos à entrada, permanência, ou à partida de uma aeronave afeta ao transporte aéreo do território do Estado-Membro em causa não sejam cumpridos;

c) Os requisitos aplicáveis relativos à entrada, permanência, ou à partida de passageiros, tripulação, bagagem, carga e/ou correio transportados nas aeronaves (incluindo a regulamentação relativa à entrada, credenciação, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário ou, no caso do correio, a regulamentação no domínio postal) do território do Estado-Membro em causa não sejam cumpridos;

3. Os Estados-Membros devem recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições às licenças de exploração das transportadoras aéreas do Reino Unido, ou limitar ou impor condições às suas operações, caso sejam a isso solicitados pela Comissão ao abrigo dos artigos 6.º ou 7.º

4. Os Estados-Membros informam a Comissão e os restantes Estados-Membros de quaisquer decisões de recusar ou revogar a licença de exploração de uma transportadora aérea do Reino Unido nos termos dos n.os 1 e 2, sem demora injustificada.

Artigo 11.º
Certificados e licenças

Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidos ou validados pelo Reino Unido e ainda em vigor devem ser reconhecidos como válidos pelos Estados-Membros para fins de exploração de serviços de transporte aéreo pelas transportadoras aéreas do Reino Unido ao abrigo do presente regulamento, desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou validados nos termos, pelo menos, das normas internacionais pertinentes estabelecidas por força da Convenção de Chicago.

Artigo 12.º
Consulta e cooperação

1. As autoridades competentes dos Estados-Membros consultam e cooperam com as autoridades competentes do Reino Unido na medida do necessário para assegurar a aplicação do presente regulamento.

2. Os Estados-Membros devem, mediante pedido, prestar à Comissão, sem demora injustificada, quaisquer informações obtidas nos termos do n.º 1 do presente artigo, ou outras informações pertinentes para a aplicação dos artigos 6.º e 7.º.

Artigo 13.º
Comitologia

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008. O referido comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 em conjugação com o artigo 5.º do mesmo regulamento.

Artigo 14.º
Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. O presente regulamento é aplicável a partir do dia seguinte à data em que o direito da União deixe de ser aplicável ao Reino Unido nos termos do artigo 126.º e 127.º do Acordo de Saída.

Todavia, os artigos 8.º, n.º 3, e 9.º, n.º 2, são aplicáveis a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

3. O presente regulamento não é aplicável se um acordo de enquadramento exaustivo no domínio do transporte aéreo celebrado entre o Reino Unido e a União tiver entrado em vigor até à data a que se refere o n.º 2, primeiro parágrafo.

4. O presente regulamento deixa de ser aplicável a partir da primeira das duas datas seguintes:

a) 30 de junho de 2021;

b) A data de entrada em vigor de um acordo referido no n.º 3 ou, consoante o caso, a data a partir da qual é aplicado a título provisório.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*