EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, XXX
[…](2020) XXX draft

SENSITIVE*

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende gemeenschappelijke regels om de basisconnectiviteit in het luchtvervoer te waarborgen na het einde van de overgangsperiode als bedoeld in het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie

(Voor de EER relevante tekst)

* 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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Op 1 februari 2020 heeft het Verenigd Koninkrijk zich uit de Unie teruggetrokken krachtens artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Het Akkoord over de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie[1] (het "terugtrekkingsakkoord") is door de Unie gesloten bij Besluit (EU) 2020/135[2] van de Raad en is op 1 februari 2020 in werking getreden. De in artikel 126 van het terugtrekkingsakkoord bedoelde overgangsperiode, tijdens dewelke het Unierecht van toepassing blijft op en in het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig artikel 127 van dat akkoord, loopt af op 31 december 2020.

Op 25 februari 2020 heeft de Raad Besluit (EU, Euratom) 2020/266 houdende machtiging tot het openen van onderhandelingen met het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland over een nieuwe partnerschapsovereenkomst[3] vastgesteld. Zoals uit de onderhandelingsrichtsnoeren blijkt, bestrijkt de machtiging alle elementen die nodig zijn om de luchtvaartbetrekkingen met het Verenigd Koninkrijk na het einde van de overgangsperiode alomvattend te regelen.

Het is echter onzeker of tegen het einde van die periode een overeenkomst tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk in werking zal zijn getreden die hun toekomstige betrekkingen op dit gebied regelt.

Internationaal luchtvervoer kan alleen met de expliciete instemming van de betrokken staten plaatsvinden. Dit is een gevolg van hun volledige en uitsluitende soevereiniteit over het luchtruim boven hun grondgebied. Het is gangbaar dat staten onderling luchtvervoer organiseren door middel van bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten (ASA's), waarin de wederzijds toegekende specifieke rechten en de voorwaarden voor de uitoefening van die rechten zijn vastgesteld. Verkeersrechten en diensten die rechtstreeks met de uitoefening van die rechten verband houden, zijn uitdrukkelijk uitgesloten van het toepassingsgebied van de Algemene Overeenkomst inzake de handel in diensten (GATS)[4].

Binnen de Unie vloeit de vrijheid voor luchtvaartmaatschappijen van lidstaten (luchtvaartmaatschappijen uit de Unie) om binnen de EU luchtdiensten te verrichten uitsluitend voort uit Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap, waarin ook de voorschriften zijn vastgesteld voor de verlening van vergunningen aan die luchtvaartmaatschappijen.

Na afloop van de overgangsperiode vallen de luchtdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten niet langer onder die verordening.

---

1 PB L 29 van 31.1.2020, blz. 7.

2 Besluit (EU) 2020/135 van de Raad van 30 januari 2020 betreffende de sluiting van het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (PB L 29 van 31.1.2020, blz. 1).

3 PB L 58 van 27.2.2020, blz. 53.

4 Bijlage 1B bij de Overeenkomst van Marrakesh tot oprichting van de Wereldhandelsorganisatie, gedaan te Marrakesh op 15 april 1994.

Hieruit volgt dat er na het einde van de overgangsperiode in het kader van het terugtrekkingsakkoord, bij ontstentenis van een akkoord tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk over deze aangelegenheid, geen rechtsgrondslag zou zijn voor het verlenen van luchtdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten door de respectieve luchtvaartmaatschappijen.

Directe luchtdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten zijn nagenoeg volledig in handen van luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk en uit de Unie. Wanneer die luchtvaartmaatschappijen hun recht zouden verliezen om luchtdiensten te verrichten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten, zou dat dus tot ernstige verstoringen leiden. De meeste, zo niet alle luchtroutes tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk zouden niet langer worden bediend. Daarentegen zouden routes binnen de Unie die na het einde van de overgangsperiode niet langer door luchtvaartmaatschappijen uit het VK worden bediend, volledig toegankelijk blijven voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

In een no-deal-scenario is de verwachting dat de gevolgen voor de respectieve economieën ernstig zouden zijn, zoals uit het onderstaande mag blijken: de reistijd en de kosten in het vliegverkeer zouden aanzienlijk toenemen omdat naar alternatieve routes wordt gezocht, en zo zou ook de druk op de luchtvervoersinfrastructuur op die alternatieve routes toenemen, terwijl de vraag naar luchtvervoer zou afnemen. Daardoor zouden niet alleen de luchtvaartsector, maar ook andere economische sectoren die sterk afhankelijk zijn van het luchtvervoer, worden getroffen. De daardoor ontstane handelsbelemmeringen zouden een hinderpaal zijn om zaken te doen op verre markten, maar ook voor de (her)vestiging van bedrijven. Met de verstoring van de connectiviteit in het luchtvervoer zouden de Unie en de lidstaten een strategische troef verliezen.

Dit voorliggende voorstel dient dus om voorlopige maatregelen vast te stellen die het luchtvervoer tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk regelen na afloop van de overgangsperiode als over deze aangelegenheid geen akkoord kan worden bereikt.

Deze handeling is onderdeel van het pakket maatregelen dat de Commissie vaststelt.

- **Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied**

Dit voorstel voor een verordening is bedoeld als een lex specialis die een oplossing moet bieden voor een aantal gevolgen van het feit dat Verordening (EG) nr. 1008/2008 na afloop van de overgangsperiode en bij ontstentenis van een akkoord over de toekomstige betrekkingen tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk niet langer van toepassing zal zijn op het luchtvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten. De voorgestelde bepalingen zijn beperkt tot hetgeen in dit verband nodig is om onevenredige verstoringen te vermijden. Dit voorstel is bijgevolg volledig verenigbaar met de bestaande wetgeving, en met name met Verordening (EG) nr. 1008/2008.

In dit verband is de voorgestelde verordening bedoeld als tijdelijke maatregel om de connectiviteit te handhaven en de belangen van de Unie gedurende een beperkte periode te vrijwaren tot een overeenkomst tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk over deze aangelegenheid kan worden gesloten en in werking kan treden.

De voorgestelde verordening laat het ontwerp van een toekomstige luchtvaartovereenkomst met het Verenigd Koninkrijk onverlet.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Dit voorstel is een aanvulling op Verordening (EG) nr. 1008/2008 van de Unie. Hoewel de benadering die bij overeenkomsten van de Unie met derde landen inzake luchtvervoer wordt gevolgd, op een aantal punten in acht is genomen (bijv. exploitatievergunningen), vergen het specifieke doel en de specifieke context van deze verordening, alsmede het eenzijdige karakter ervan, noodzakelijkerwijs een restrictievere benadering bij de toekenning van rechten, alsmede specifieke voorschriften die rechtsgelijkheid en een gelijk speelveld in stand moeten houden.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag is artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

De voorgestelde handeling zou een aanvulling zijn op Verordening (EG) nr. 1008/2008 van de Unie, zodat de basisconnectiviteit gegarandeerd blijft ondanks dat die verordening niet langer van toepassing is ten aanzien van de betrokken vervoersactiviteiten. Deze connectiviteit zou gelijkelijk worden gegarandeerd voor verkeer naar en van alle punten in de Unie, hetgeen verstoringen op de interne markt voorkomt. Daarom is optreden op Unieniveau onmisbaar en zou het resultaat niet kunnen worden bereikt door optreden op het niveau van de lidstaten.

- **Evenredigheid**

Het voorstel voor een verordening wordt als evenredig beschouwd omdat hiermee onevenredige verstoringen op zodanige wijze kunnen worden vermeden dat ook gelijke mededingingsvoorwaarden voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie zijn gegarandeerd. Zij gaat niet verder dan wat nodig is om die doelstelling te halen. Dit geldt met name voor de voorwaarden waarop de betrokken rechten worden toegekend, en die onder meer verband houden met de noodzaak dat gelijkwaardige rechten door het Verenigd Koninkrijk worden toegekend en met eerlijke concurrentie; het voorstel is bovendien beperkt in de tijd, tot een luchtvaartovereenkomst met het Verenigd Koninkrijk is gesloten.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien met de handeling kwesties worden geregeld die nauw verband houden met Verordening (EG) nr. 1008/2008 en het voornemen is om, net als bij deze verordening, volledig geharmoniseerde mededingingsvoorwaarden te garanderen, moet deze handeling de vorm aannemen van een verordening. Deze vorm beantwoordt ook het best aan de urgentie van de situatie/context, aangezien de tijd die beschikbaar is voor het eind van de overgangsperiode (zonder akkoord over de toekomstige betrekkingen tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk) te kort is om de omzetting van bepalingen in een richtlijn mogelijk te maken.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

• Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan

Dit is niet van toepassing gezien het uitzonderlijke, tijdelijke en eenmalige karakter van de gebeurtenis die dit voorstel noodzakelijk maakt en die geen verband houdt met de doelstellingen van bestaande wetgeving.

• Raadpleging van belanghebbenden

Diverse belanghebbenden en vertegenwoordigers van de lidstaten hebben voor en na de sluiting van het terugtrekkingsakkoord gewezen op de uitdagingen die voortvloeien uit de onderhandelingen over een overeenkomst tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk en mogelijke oplossingen voorgesteld.

Het verstrijken van de in het terugtrekkingsakkoord vastgestelde overgangsperiode op 31 december 2020, de noodzaak om zich voor te bereiden op de onvermijdelijke veranderingen op 1 januari 2021 en de mogelijk extra maatregelen in geval er geen akkoord wordt bereikt, werden tijdens horizontale en specifieke vergaderingen in Brussel en de lidstaten besproken met vertegenwoordigers van de lidstaten en diverse belanghebbenden uit de luchtvaart.

Een gemeenschappelijk thema in de standpunten die zijn gepresenteerd, was de noodzaak van regelgevend optreden om op het gebied van de luchtvaart een zekere mate van connectiviteit in stand te houden zodra het Unierecht niet langer van toepassing is op het Verenigd Koninkrijk. Wat betreft verkeersrechten kunnen belanghebbenden zelf geen noodmaatregelen treffen om het schadelijke effect van het eventuele ontbreken van een overeenkomst over deze aangelegenheid te mitigeren. Ten minste zes luchtvaartmaatschappijen en groepen die luchtvaartmaatschappijen en luchthavens vertegenwoordigen hebben gepleit voor het behoud van een sterke luchtvaartconnectiviteit met luchtvaartmaatschappijen uit het VK door een hoog niveau van markttoegang te handhaven. Andere belanghebbenden (vooral vertegenwoordigers van EU-luchtvaartmaatschappijen) beklemtoonden dan weer dat het status quo niet mag worden gehandhaafd als de regelgeving niet volledig is afgestemd. Zo moet het gelijke speelveld op de markt worden gegarandeerd. De meeste opmerkingen die vóór de terugtrekking zijn ontvangen, ook van de lidstaten in het kader van de workshops die de Commissie in 2018 heeft georganiseerd, zijn vervolgens bevestigd en uitgebreid met het perspectief van de toekomstige betrekkingen.

• Bijeenbrengen en gebruik van expertise

De betrokken belanghebbenden hebben diverse vormen van inschatting van de gevolgen van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk voor de sector van het luchtvervoer gedeeld met de Commissie. De conclusie van die beoordelingen is dat het ontbreken van luchtvervoer tussen de EU en het Verenigd Koninkrijk aanzienlijke verstoringen in de EU zou veroorzaken. Connectiviteit in het luchtvervoer speelt een cruciale rol binnen de ruimere economie. Meer dan gewoon het bevorderen van de mobiliteit, is de luchtvaart een krachtige motor voor handel, groei en banen. De rechtstreekse bijdrage van de luchtvaart aan het bbp van de EU bedraagt 168 miljard EUR, terwijl de totale impact, met inbegrip van toerisme, door het multiplicatoreffect[5] kan oplopen tot 672 miljard EUR. In totaal waren in 2019 passagiers die reizen tussen de EU en het UK, goed voor 24 % van alle verkeer binnen de EU,

[5] Air Transport Action Group (ATAG), “Aviation: Benefits Beyond Borders report for 2020”.

al verschilde dit cijfer sterk van lidstaat tot lidstaat. Daarnaast voerden in 2019 luchtvaartmaatschappijen met een vergunning uit het VK 19,5 % van het luchtvervoer binnen de EU uit, terwijl 50,4 % van het verkeer tussen de EU en het VK werd uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen met een EU-vergunning. Alternatieve vervoersopties zijn beschikbaar met name via verbindingen per spoor of over zee, maar alleen voor een klein aantal landen zoals België, Frankrijk en Ierland. Voor landen verder naar het oosten en het zuiden van de Unie, zijn weg- en spoorvervoer vanwege de lange reistijden niet substitueerbaar met het luchtvervoer. Bijgevolg moet het aanzienlijke schadelijke effect van het totale verlies aan connectiviteit in het luchtvervoer voor de economie en de burgers van de EU worden gemitigeerd.

Het is duidelijk dat de negatieve gevolgen van ernstige verstoringen van de luchtvaartconnectiviteit tussen het Verenigd Koninkrijk en de Unie nog zouden worden versterkt tijdens en in de nasleep van de huidige covid-crisis, die in de Unie een ongeziene tol heeft geëist van de luchtvaartsector en van de economie in het algemeen.

- **Effectbeoordeling**

Een effectbeoordeling is niet nodig, gezien het uitzonderlijke karakter van de situatie en de beperkte behoeften tijdens de periode waarin de statusverandering van het Verenigd Koninkrijk wordt doorgevoerd. Er zijn geen andere materieel en juridisch verschillende beleidsopties beschikbaar dan de optie die wordt voorgesteld.

- **Grondrechten**

Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Niet van toepassing.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Niet van toepassing.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Niet van toepassing.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Zoals reeds vermeld, heeft dit voorstel tot doel voorlopige maatregelen vast te stellen die het luchtvervoer tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk regelen na het verstrijken van de overgangsperiode als over deze aangelegenheid geen akkoord kan worden bereikt (artikel 1). Deze maatregelen zijn bedoeld om de basisconnectiviteit te behouden gedurende een overgangsperiode tot een overeenkomst kan worden gesloten (artikel 14).

In de eerste plaats (artikel 3) voorziet het voorstel voor een verordening in de eenzijdige toekenning van verkeersrechten van de eerste, tweede, derde en vierde vrijheid aan luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk zodat deze het grondgebied van de Unie kunnen overvliegen en er voor technische doeleinden kunnen landen, alsmede directe routes tussen de respectieve grondgebieden kunnen bedienen. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen passagiers- en vrachtactiviteiten, of tussen geregelde en niet-geregelde

diensten. Het zal voor luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk ook mogelijk zijn (artikel 4) om deze diensten aan te bieden door middel van code-sharing of afspraken over de geblokkeerde ruimte, en om leasingovereenkomsten aan te gaan onder strikte voorwaarden (artikel 5), maar er zijn geen andere gebruikelijke operationele flexibiliteitsvoorzieningen (zoals overstap of co-terminalisering) voorzien.

Aangezien de rechten die aan luchtvaartmaatschappijen worden toegekend aan een wederkerigheidsbeginsel zijn onderworpen, voorziet het voorstel voor een verordening (artikel 6) in een mechanisme dat moet garanderen dat de rechten die luchtvaartmaatschappijen uit de Unie in het VK genieten, gelijkwaardig blijven aan die welke op grond van dit voorstel voor een verordening aan luchtvaartmaatschappijen uit het VK worden toegekend. Indien dat niet het geval is, wordt de Commissie gemachtigd de nodige maatregelen vast te stellen om de situatie te corrigeren door middel van uitvoeringshandelingen, waaronder een beperking of intrekking van exploitatievergunningen van luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk. De beoordeling van het niveau van gelijkwaardigheid en de vaststelling van corrigerende maatregelen door de Commissie houdt niet uitsluitend verband met strikte, formele overeenstemming tussen de beide rechtsordes; dit komt door de uitgesproken verschillen tussen de respectieve markten en om een benadering met een blinde afspiegeling te vermijden, hetgeen uiteindelijk tegen het belang van de Unie kan ingaan.

Zoals de Unie in al haar overeenkomsten voor luchtdiensten probeert te bereiken, wordt in het voorstel voor een verordening, ook al zet dat in op het tijdelijk garanderen van basisconnectiviteit, een soepel mechanisme vastgesteld dat ervoor zorgt dat luchtvaartmaatschappijen uit de Unie eerlijke en gelijke kansen krijgen om te concurreren met luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk wanneer het Verenigd Koninkrijk niet langer door het Unierecht gebonden zal zijn. Een gelijk speelveld vereist dat, zelfs na het verstrijken van de overgangsperiode, het Verenigd Koninkrijk in het luchtvervoer voldoende hoge en vergelijkbare normen blijft toepassen ten aanzien van: eerlijke mededinging, met toezicht op kartels, misbruik van machtsposities en concentraties; het verbod op ongerechtvaardigde overheidssubsidies; de bescherming van werknemers; de bescherming van het milieu; veiligheid en beveiliging. Bovendien moet erover worden gewaakt dat vervoerders uit de Unie in het Verenigd Koninkrijk rechtens noch feitelijk worden gediscrimineerd. Daarom wordt de Commissie door het voorstel voor een verordening (artikel 7) belast met de taak toe te zien op de mededingingsvoorwaarden tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en het Verenigd Koninkrijk, en wordt zij gemachtigd om met uitvoeringshandelingen de nodige maatregelen te nemen zodat er te allen tijde sprake is van een gelijk speelveld.

De vereiste procedures worden ingesteld om de lidstaten in staat te stellen zich ervan te vergewissen dat luchtvaartmaatschappijen, luchtvaartuigen en bemanningen die op grond van deze verordening goederen naar hun grondgebied vliegen, beschikken over een door het Verenigd Koninkrijk afgegeven vergunning die of een bevoegdheidsbewijs dat in overeenstemming is met de desbetreffende normen, dat alle desbetreffende nationale wetgeving en Uniewetgeving in acht is genomen en dat de toegekende rechten niet worden overschreden (artikelen 8 tot en met 11).

Uitdrukkelijk wordt herhaald dat lidstaten over geen bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten met het Verenigd Koninkrijk mogen onderhandelen of dit soort overeenkomsten niet mogen afsluiten voor kwesties die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen en dat zij luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk, met betrekking tot het

luchtvervoer, evenmin andere rechten mogen toekennen dan die welke met deze verordening worden toegekend (artikel 3). Niettemin zullen de respectieve bevoegde autoriteiten vanzelfsprekend kunnen samenwerken voor zover dat nodig is voor de goede implementatie van de verordening (artikel 12), zodat het beheer van de luchtvervoersdiensten die na het verstrijken van de overgangsperiode op grond van deze verordening verder zullen worden verricht, daardoor zo min mogelijk worden verstoord.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende gemeenschappelijke regels om de basisconnectiviteit in het luchtvervoer te waarborgen na het einde van de overgangsperiode als bedoeld in het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité[1],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[2],

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure[3],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het Akkoord over de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie[4] (het "terugtrekkingsakkoord") is door de Unie gesloten bij Besluit (EU) 2020/135[5] van de Raad en is op 1 februari 2020 in werking getreden. De in artikel 126 van het terugtrekkingsakkoord bedoelde overgangsperiode, tijdens dewelke het Unierecht van toepassing blijft op en in het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig artikel 127 van dat akkoord, loopt af op 31 december 2020. Op 25 februari 2020 heeft de Raad Besluit (EU, Euratom) 2020/266 houdende machtiging tot het openen van onderhandelingen met het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland over een nieuwe partnerschapsovereenkomst[6] vastgesteld. Zoals uit de onderhandelingsrichtsnoeren blijkt, bestrijkt de machtiging alle elementen die nodig zijn om de luchtvaartbetrekkingen met het Verenigd Koninkrijk na het einde van de

1 Advies van...
2 Advies van...
3 Standpunt van het Europees Parlement van ...
4 PB L 29 van 31.1.2020, blz. 7.
5 Besluit (EU) 2020/135 van de Raad van 30 januari 2020 betreffende de sluiting van het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (PB L 29 van 31.1.2020, blz. 1).
6 PB L 58 van 27.2.2020, blz. 53.

overgangsperiode alomvattend te regelen. Het is echter onzeker of tegen het einde van die periode een overeenkomst tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk in werking zal zijn getreden die hun toekomstige betrekkingen op dit gebied regelt.

(2) In Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad[7] zijn de voorwaarden vastgesteld voor de toekenning van de exploitatievergunning van de Unie aan luchtvaartmaatschappijen en wordt de vrijheid vastgesteld om luchtdiensten binnen de EU te verrichten.

(3) Aan het eind van de overgangsperiode en bij ontstentenis van bijzondere bepalingen zouden alle uit het Unierecht voortvloeiende rechten en verplichtingen met betrekking tot markttoegang, zoals vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1008/2008, aflopen, voor zover het de betrekkingen tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten betreft.

(4) Bijgevolg moet een reeks tijdelijke maatregelen worden vastgesteld waardoor luchtvaartmaatschappijen met een vergunning uit het Verenigd Koninkrijk luchtvervoersdiensten tussen het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten kunnen blijven verrichten. Om een passend evenwicht tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten te garanderen, moeten de aldus verleende rechten afhankelijk worden gesteld van de toekenning van gelijkwaardige rechten door het Verenigd Koninkrijk aan luchtvaartmaatschappijen met een vergunning uit de Unie en moeten zij aan bepaalde voorwaarden die eerlijke concurrentie borgen, worden onderworpen.

(5) Om het tijdelijke karakter van deze verordening te weerspiegelen, moet de toepassing daarvan worden beperkt tot 30 juni 2021, of tot de inwerkingtreding of overeengekomen voorlopige toepassing van een toekomstige overeenkomst tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk over het verrichten van luchtvervoersdiensten, waarover de Commissie overeenkomstig artikel 218 VWEU heeft onderhandeld, als dat eerder is.

(6) Teneinde voor beide partijen gunstige niveaus van connectiviteit te behouden, moet voor zowel luchtvaartmaatschappijen uit het VK als maatschappijen uit de Unie worden voorzien in samenwerkingsregelingen op marketinggebied in overeenstemming met het wederkerigheidsbeginsel.

(7) Deze verordening mag de lidstaten niet beletten vergunningen af te geven voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie op grond van hun door het Verenigd Koninkrijk verleende rechten, naar analogie met situaties die zich voordoen in het kader van internationale overeenkomsten. Met betrekking tot die vergunningen mogen de lidstaten geen onderscheid maken tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

(8) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te garanderen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend wat betreft de vaststelling van maatregelen om een eerlijke mate van wederkerigheid te garanderen tussen de rechten die de Unie en het Verenigd Koninkrijk eenzijdig toekennen aan elkaars luchtvaartmaatschappijen, en om te garanderen dat luchtvaartmaatschappijen uit de Unie eerlijk met luchtvaartmaatschappijen uit het VK kunnen concurreren bij het verrichten van luchtdiensten. Die bevoegdheden moeten

[7] Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3).

worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011[8] van het Europees Parlement en de Raad. Gezien de potentiële gevolgen ervan voor de connectiviteit in het luchtvervoer van de lidstaten, moet bij de vaststelling van die maatregelen de onderzoeksprocedure worden toegepast. De Commissie moet onmiddellijk toepasselijke uitvoeringshandelingen vaststellen wanneer dat in naar behoren gemotiveerde gevallen om dwingende urgente redenen nodig is. Deze naar behoren gerechtvaardigde gevallen kunnen betrekking hebben op de gevallen waarin het Verenigd Koninkrijk nalaat gelijkwaardige rechten toe te kennen aan maatschappijen uit de Unie en daardoor een duidelijke onevenwichtigheid veroorzaakt of waarin de economische levensvatbaarheid van maatschappijen uit de Unie in gevaar wordt gebracht door minder gunstige mededingingsvoorwaarden dan de mededingingsvoorwaarden die maatschappijen uit het VK genieten bij het verrichten van luchtvervoersdiensten die onder deze verordening vallen.

(9) Aangezien de doelstelling van deze verordening – het vaststellen van voorlopige maatregelen om het luchtvervoer tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk te regelen in geval er geen akkoord komt over de toekomstige luchtvaartbetrekkingen na het verstrijken van de overgangsperiode – niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de effecten ervan beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in datzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.

(10) In het licht van de hoogdringendheid die voortvloeit uit de bovenvermelde overgangsperiode, is het aangewezen een uitzondering te maken op de periode van acht weken als bedoeld in artikel 4 van Protocol nr. 1 betreffende de rol van de nationale parlementen in de Europese Unie, gehecht aan het Verdrag betreffende de Europese Unie, aan het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en aan het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie.

(11) De territoriale werkingssfeer van deze verordening en elke hierin vervatte verwijzing naar het Verenigd Koninkrijk heeft geen betrekking op Gibraltar.

(12) Deze verordening laat de rechtsopvatting van het Koninkrijk Spanje betreffende de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven van Gibraltar gelegen is, onverlet.

(13) De bepalingen van deze verordening moeten met spoed in werking treden en in beginsel van toepassing zijn vanaf de dag na het einde van de in het terugtrekkingsakkoord bedoelde overgangsperiode, tenzij op die datum een akkoord over de toekomstige luchtvaartbetrekkingen tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk in werking is getreden. Om evenwel de nodige administratieve procedures zo snel mogelijk te kunnen voeren, moeten sommige bepalingen van toepassing zijn vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening,

[8] Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1
Toepassingsgebied

Deze verordening voorziet in tijdelijke maatregelen die het luchtvervoer tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland (hierna "het Verenigd Koninkrijk" genoemd) regelen na het verstrijken van de overgangsperiode als bedoeld in artikel 126 van het terugtrekkingsakkoord.

Artikel 2
Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1) "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, goederen en post, tegen vergoeding of betaling van huur, met inbegrip van geregelde en niet-geregelde luchtdiensten;

2) "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;

3) "luchtvaartmaatschappij uit de Unie": een luchtvaartmaatschappij met een geldige, door een bevoegde vergunningverlenende autoriteit overeenkomstig hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 1008/2008 afgegeven exploitatievergunning;

4) "luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk": een luchtvaartmaatschappij die:

a) haar hoofdvestiging in het Verenigd Koninkrijk heeft; en

b) aan een van de volgende twee voorwaarden voldoet:

i) het Verenigd Koninkrijk en/of ingezetenen van het Verenigd Koninkrijk zijn voor meer dan 50 % eigenaar van de onderneming en oefenen daarover daadwerkelijke zeggenschap uit, hetzij direct, hetzij indirect via een of meer tussenbedrijven; of

ii) lidstaten van de Unie en/of ingezetenen van lidstaten van de Unie en/of andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte en/of ingezetenen van die staten, zijn, in enigerlei combinatie, alleen of samen met het Verenigd Koninkrijk en/of ingezetenen van het Verenigd Koninkrijk, voor meer dan 50 % eigenaar van de onderneming en oefenen daarover daadwerkelijke zeggenschap uit, hetzij direct, hetzij via een of meer tussenbedrijven;

c) in het in punt b), ii), bedoelde geval: in het bezit was van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1008/2008 op de dag vóór de in de eerste alinea van artikel 14, lid 2, bedoelde eerste dag van toepassing van deze verordening;

5) "daadwerkelijke zeggenschap": een relatie gebaseerd op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of samen en gelet op de desbetreffende feitelijke of juridische omstandigheden, de mogelijkheid bieden om direct of indirect een beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, meer bepaald via:

a) het recht om alle of een gedeelte van de activa van een onderneming te gebruiken;

b) rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluiten van de organen van een onderneming of waardoor anderszins een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op het beleid van de onderneming;

6) "mededingingsrecht": het recht dat tot doel heeft de volgende gedragingen te voorkomen, voor zover die luchtvervoersdiensten ongunstig kunnen beïnvloeden:

a) gedragingen die bestaan in:

i) overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen, besluiten van verenigingen van luchtvaartmaatschappijen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die ertoe strekken of tot gevolg hebben dat de mededinging wordt verhinderd, beperkt of vervalst;

ii) misbruik van een machtspositie door een of meer luchtvaartmaatschappijen;

iii) maatregelen die het Verenigd Koninkrijk neemt of handhaaft met betrekking tot overheidsbedrijven en ondernemingen waaraan het bijzondere of uitsluitende rechten verleent en die in strijd zijn met punt i) of ii);

b) concentraties tussen luchtvaartmaatschappijen die de daadwerkelijke mededinging op significante wijze zouden belemmeren, met name als gevolg van het in het leven roepen of versterken van een machtspositie;

7) "subsidie": alle door de overheid of door een andere overheidsinstantie aan een luchtvaartmaatschappij verleende financiële bijdragen waarmee een voordeel wordt verleend, met inbegrip van:

a) de directe overdracht van middelen, zoals subsidies, leningen of kapitaalinbreng, de mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen, het overnemen van verplichtingen, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;

b) de derving of niet-inning van inkomsten die normaal gesproken de overheid toekomen;

c) de levering van goederen en diensten niet zijnde algemene infrastructuur, of de inkoop van goederen of diensten;

d) het doen van betalingen aan een financieringsmechanisme of het feit dat een particuliere instantie wordt belast met of de uitvoering krijgt opgedragen van één of meer van de in de punten a), b) en c) vermelde functies die de overheid of een andere overheidsinstantie normaal gesproken zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen.

Met een financiële bijdrage van een overheid of een andere overheidsinstantie wordt geacht geen voordeel te zijn verleend indien een particuliere marktdeelnemer die zich uitsluitend door winstgevendheidsvooruitzichten laat leiden, in dezelfde situatie als de betrokken overheidsinstantie, dezelfde financiële bijdrage had verstrekt;

8) "onafhankelijke mededingingsautoriteit": een autoriteit belast met de toepassing en handhaving van het mededingingsrecht en het toezicht op subsidies, en die aan de volgende voorwaarden voldoet:

a) de autoriteit is operationeel onafhankelijk en is afdoende uitgerust met de middelen die nodig zijn om haar taken uit te voeren;

b) bij de vervulling van haar taken en de uitoefening van haar bevoegdheden beschikt de autoriteit over de nodige garanties voor haar onafhankelijkheid van politieke of andere externe beïnvloeding en treedt zij onpartijdig op; en

c) de besluiten van de autoriteit zijn aan rechterlijke toetsing onderworpen;

9) “discriminatie”: een onderscheid zonder objectieve rechtvaardiging ten aanzien van de levering van goederen of diensten, met inbegrip van openbare diensten, die worden gebruikt voor luchtvervoersdiensten, of ten aanzien van de behandeling daarvan door overheidsinstanties die relevant zijn voor dergelijke diensten;

10) “geregelde luchtdienst”: een reeks vluchten die elk de volgende kenmerken bezitten:

a) voor elke vlucht kunnen door het publiek individueel plaatsen en/of vervoerscapaciteit voor vracht en/of post worden gekocht (rechtstreeks bij de luchtvaartmaatschappij of via haar erkende agenten);

b) zij worden uitgevoerd om het vervoer tussen dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen:

i) volgens een gepubliceerde dienstregeling; hetzij

ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormen;

11) “niet-geregelde luchtdienst”: een commerciële luchtdienst die anders dan als een geregelde luchtdienst wordt uitgevoerd;

12) “grondgebied van de Unie”: het landgebied, de maritieme binnenwateren en de territoriale zee van de lidstaten waarop het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie van toepassing zijn op de voorwaarden die in die Verdragen zijn neergelegd, en het bovenliggende luchtruim;

13) “grondgebied van het Verenigd Koninkrijk”: het landgebied, de maritieme binnenwateren en de territoriale zee van het Verenigd Koninkrijk, en het bovenliggende luchtruim;

14) “Verdrag van Chicago”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944.

Artikel 3
Verkeersrechten

1. Luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk mogen, op de in deze verordening vastgestelde voorwaarden het volgende doen:

a) het grondgebied van de Unie overvliegen zonder er te landen;

b) landen op het grondgebied van de Unie voor niet-verkeersgebonden doeleinden, in de zin van het Verdrag van Chicago;

c) geregelde en niet-geregelde internationale luchtdiensten verrichten voor passagiers, een combinatie van passagiers en vracht, en vrachtdiensten tussen een punt op het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk en een punt op het grondgebied van de Unie.

3. De lidstaten onderhandelen niet over, noch sluiten zij bilaterale overeenkomsten of regelingen met het Verenigd Koninkrijk over kwesties die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen, wat betreft de periode waarin deze verordening van toepassing is. Met betrekking tot die periode kennen zij luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk, met betrekking tot het luchtvervoer, evenmin andere rechten toe dan de bij deze verordening toegekende rechten.

4. Onverminderd lid 3 kunnen de lidstaten overeenkomstig de nationale wetgeving toestemming verlenen voor het verlenen van luchtambulancediensten op hun grondgebied met in het Verenigd Koninkrijk geregistreerde luchtvaartuigen.

Artikel 4
Samenwerkingsregelingen op marketinggebied

1. Luchtdiensten overeenkomstig artikel 3 van deze verordening kunnen worden verricht op basis regelingen inzake voorbehouden capaciteit of codesharingafspraken, en wel als volgt:

a) de luchtvaartmaatschappij uit het VK kan optreden als verkopende luchtvaartmaatschappij in samenwerking met elke exploiterende luchtvaartmaatschappij uit de Unie of uit het Verenigd Koninkrijk, of in samenwerking met elke exploiterende luchtvaartmaatschappij uit een derde land die krachtens het Unierecht of, naargelang het geval, het recht van de betrokken lidstaat of lidstaten, de noodzakelijke verkeersrechten geniet, alsook het recht om haar luchtvaartmaatschappijen die rechten te laten uitoefenen door middel van de regeling in kwestie;

b) de luchtvaartmaatschappij uit het VK kan optreden als exploiterende luchtvaartmaatschappij in samenwerking met elke verkopende luchtvaartmaatschappij uit de Unie of uit het Verenigd Koninkrijk, of in samenwerking met elke verkopende luchtvaartmaatschappij uit een derde land die krachtens het Unierecht of, naargelang het geval, het recht van de betrokken lidstaat of lidstaten, de noodzakelijke routerechten geniet, alsook het recht om haar luchtvaartmaatschappijen die rechten te laten uitoefenen door middel van de regeling in kwestie.

2. In geen geval worden de krachtens lid 1 aan luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk verleende rechten aldus uitgelegd dat zij aan luchtvaartmaatschappijen uit een derde land andere rechten toekennen dan de rechten die zij genieten uit hoofde van het Unierecht of het recht van de betrokken lidstaat of lidstaten.

3. Regelingen inzake voorbehouden capaciteit of codesharingafspraken, hetzij als exploiterende luchtvaartmaatschappij hetzij als verkopende luchtvaartmaatschappij, mogen niet tot gevolg hebben dat een luchtvaartmaatschappij uit het VK andere rechten uitoefent dan die waarin artikel 3, lid 1, voorziet.

Dit belet luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk niet luchtvervoersdiensten aan te bieden tussen twee punten waarvan er één op het grondgebied van de Unie is gelegen en het andere zich in een derde land bevindt, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) de luchtvaartmaatschappij uit het VK treedt op als verkopende luchtvaartmaatschappij op grond van een regeling inzake voorbehouden capaciteit of een codesharingafspraak met een exploiterende luchtvaartmaatschappij die krachtens het Unierecht of, naargelang het geval, het recht van de betrokken lidstaat of lidstaten, de noodzakelijke verkeersrechten geniet, alsook het recht om haar luchtvaartmaatschappijen die rechten te laten uitoefenen door middel van de regeling in kwestie;

b) de betrokken vervoerdienst maakt deel uit van een dienst die door die luchtvaartmaatschappij uit het VK wordt verricht tussen een punt op het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk en het betrokken punt in het betrokken derde land.

4. De betrokken lidstaten schrijven voor dat de in dit artikel bedoelde regelingen door hun bevoegde autoriteiten moeten worden goedgekeurd om na te gaan of voldaan is aan de voorwaarden van dit artikel en aan de toepasselijke eisen van het Unierecht en het nationale recht, met name op het gebied van veiligheid en beveiliging.

Artikel 5
Leasing van luchtvaartuigen

1. Bij de uitoefening van de rechten waarin artikel 3, lid 1, voorziet, mag een luchtvaartmaatschappij uit het VK luchtvervoersdiensten verrichten met haar eigen luchtvaartuigen en in elk van de volgende gevallen:

a) een door een verhuurder geleaset vliegtuig zonder bemanning;

b) met een door een andere luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk geleaset vliegtuig met bemanning;

c) een door een luchtvaartmaatschappij uit een land dan het Verenigd Koninkrijk geleaset vliegtuig met bemanning, op voorwaarde dat leasing gerechtvaardigd is op grond van uitzonderlijke behoeften, seizoensgebonden capaciteitsbehoeften of operationele problemen van de huurder en dat de leasing niet langer duurt dan strikt noodzakelijk is om die behoeften te vervullen of die problemen op te lossen.

2. De betrokken lidstaten schrijven voor dat de in lid 1 bedoelde regelingen door hun bevoegde autoriteiten moeten worden goedgekeurd om na te gaan of voldaan is aan de daarin vastgestelde voorwaarden en aan de toepasselijke eisen van het Unierecht en het nationale recht, met name op het gebied van veiligheid en beveiliging.

Artikel 6
Gelijkwaardigheid van rechten

1. De Commissie ziet toe op de door het Verenigd Koninkrijk aan luchtvaartmaatschappijen uit de Unie toegekende rechten en op de voorwaarden voor de uitoefening daarvan.

2. Wanneer de Commissie constateert dat de rechten die het Verenigd Koninkrijk aan luchtvaartmaatschappijen uit de Unie toekent rechtens of feitelijk niet gelijkwaardig zijn aan die welke op grond van deze verordening aan luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk zijn toegekend, of wanneer die rechten niet in gelijke mate voor alle luchtvaartmaatschappijen uit de Unie beschikbaar zijn, herstelt de Commissie onverwijld de gelijkwaardigheid door middel van uitvoeringshandelingen teneinde:

a) beperkingen in te stellen van de voor geregelde luchtvervoersdiensten toegestane capaciteit die beschikbaar is voor luchtvaartmaatschappijen uit het VK en van de lidstaten te verlangen dat zij de bestaande en nieuw toe te kennen exploitatievergunningen van luchtvaartmaatschappijen uit het VK dienovereenkomstig aanpassen;

b) van lidstaten te verlangen dat zij de genoemde exploitatievergunningen weigeren, opschorten of intrekken; of

c) financiële heffingen of operationele beperkingen op te leggen.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Zij worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 3, bedoelde spoedprocedure indien dit, in naar behoren gemotiveerde gevallen van een ernstig gebrek aan gelijkwaardigheid voor de toepassing van lid 2, om dwingende redenen van urgentie vereist is.

Artikel 7
Eerlijke concurrentie

1. De Commissie ziet toe op de voorwaarden waarop luchtvaartmaatschappijen uit de Unie concurreren met luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk bij het verrichten van luchtvervoersdiensten die onder deze verordening vallen.

2. Wanneer de Commissie constateert dat, als gevolg van een van de in lid 3 genoemde situaties, die voorwaarden merkbaar minder gunstig zijn dan die welke luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk genieten, stelt zij, om die onevenwichtigheid te verhelpen, uitvoeringshandelingen vast teneinde:

a) beperkingen in te stellen van de voor geregelde luchtvervoersdiensten toegestane capaciteit die beschikbaar is voor luchtvaartmaatschappijen uit het VK en van de lidstaten te verlangen dat zij de bestaande en nieuw toe te kennen exploitatievergunningen van luchtvaartmaatschappijen uit het VK dienovereenkomstig aanpassen;

b) van lidstaten te verlangen dat zij de genoemde exploitatievergunningen weigeren, opschorten of intrekken voor sommige of alle luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk; of

c) financiële heffingen of operationele beperkingen op te leggen.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Zij worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 3, bedoelde spoedprocedure indien dit, in naar behoren gemotiveerde gevallen van bedreiging van de economische levensvatbaarheid van een of meer activiteiten van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, om dwingende redenen van urgentie vereist is.

3. De in lid 2 bedoelde uitvoeringshandelingen worden onder de in dat lid gepreciseerde voorwaarden vastgesteld om de volgende situaties te verhelpen:

a) de toekenning van subsidies door het Verenigd Koninkrijk;

b) het feit dat het Verenigd Koninkrijk niet beschikt over mededingingsrecht of dat niet daadwerkelijk toepast;

c) het feit dat het Verenigd Koninkrijk geen onafhankelijke mededingingsautoriteit opricht of in stand houdt;

d) de toepassing door het Verenigd Koninkrijk van normen voor de bescherming van werknemers, de veiligheid, de beveiliging, het milieu of passagiersrechten die minder streng zijn dan die welke in Unierecht zijn vastgesteld of, bij gebreke van bepalingen ter zake in het Unierecht, dan de normen die alle lidstaten toepassen, of hoe dan ook minder streng zijn dan de desbetreffende internationale normen;

e) iedere vorm van discriminatie tegen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

4. Voor de toepassing van lid 1 kan de Commissie de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk, luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk of luchthavens in het Verenigd Koninkrijk om inlichtingen verzoeken. Wanneer de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk, de luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk of de luchthaven in het Verenigd Koninkrijk de verlangde inlichtingen niet binnen de door de Commissie gestelde redelijke termijn verschaffen, of wanneer zij onvolledige inlichtingen verschaffen, kan de Commissie overeenkomstig lid 2 handelen.

5. Verordening (EU) 2019/712[9] van het Europees Parlement en de Raad is niet van toepassing op aangelegenheden die tot het toepassingsgebied van deze verordening behoren.

Artikel 8
Exploitatievergunning

1. Onverminderd wetgeving van de Unie en nationale wetgeving inzake luchtvaartveiligheid, moeten luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk, om de hun op grond van artikel 3 toegekende rechten te kunnen uitoefenen, een exploitatievergunning aanvragen in iedere lidstaat waarin zij actief willen zijn.

2. Na ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk kent de betrokken lidstaat de passende exploitatievergunning onverwijld toe, op voorwaarde dat:

a) de aanvragende luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk beschikt over een overeenkomstig de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk geldige exploitatievergunning; en

b) door het Verenigd Koninkrijk op doeltreffende wijze wordt gecontroleerd of de aanvragende luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk de regelgeving naleeft, de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk is vermeld en de luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk in het bezit is van een Air Operator Certificate (AOC) dat door genoemde autoriteit is afgegeven.

3. Onverminderd de noodzaak om voldoende tijd te bieden om de nodige beoordelingen uit te voeren, hebben luchtvaartmaatschappijen uit het VK recht hun aanvragen voor exploitatievergunningen in te dienen vanaf de dag waarop deze verordening in werking treedt. De lidstaten hebben de bevoegdheid om die aanvragen vanaf die dag goed te keuren, mits de voorwaarden voor deze goedkeuring zijn vervuld. Aldus toegekende vergunningen treden echter pas in werking op de in de eerste alinea van artikel 14, lid 2, bedoelde eerste dag van toepassing van deze verordening.

Artikel 9
Operationele plannen, programma's en tijdschema's

1. Luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk dienen de operationele plannen, programma's en tijdschema's voor luchtdiensten in bij de bevoegde autoriteiten van elke betrokken lidstaat, om deze te laten goedkeuren. Deze dossiers worden ingediend ten minste 30 dagen voordat de activiteiten van start gaan.

2. Onverminderd artikel 8 mogen operationele plannen, programma's en tijdschema's voor op de in de eerste alinea van artikel 14, lid 2, bedoelde eerste dag van toepassing van deze verordening lopende IATA-seizoen, alsmede die voor het eerste daaropvolgende seizoen, vóór die datum worden ingediend en goedgekeurd.

3. Deze verordening mag de lidstaten niet beletten vergunningen af te geven voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten door maatschappijen uit de Unie op grond van hun door het Verenigd Koninkrijk verleende rechten. Met betrekking tot die vergunningen mogen de lidstaten geen onderscheid maken tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

[9] Verordening (EU) 2019/712 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 868/2004 (PB L 123 van 10.5.2019, blz. 4).

Artikel 10

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen

1. Lidstaten weigeren de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk of, in voorkomend geval, trekken deze in of schorten deze op als:

a) de luchtvaartmaatschappij op grond van deze verordening niet als een luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk wordt beschouwd; of

b) de in artikel 8, lid 2, vastgestelde voorwaarden niet in acht worden genomen.

2. De lidstaten weigeren de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk, trekken deze in, schorten deze op, beperken deze of leggen daarvoor voorwaarden op, of beperken de activiteiten van die luchtvaartmaatschappij of leggen daarvoor voorwaarden op, in de volgende omstandigheden:

a) de toepasselijke veiligheids- en beveiligingsvereisten worden niet in acht genomen;

b) de toepasselijke vereisten met betrekking tot de toelating tot, de activiteiten binnen, of het verlaten van het grondgebied van de betrokken lidstaten van luchtvaartuigen die luchtvervoer uitvoeren, worden niet in acht genomen;

c) de toepasselijke vereisten met betrekking tot de toelating tot, de activiteiten binnen, of het verlaten van het grondgebied van de betrokken lidstaten van passagiers, bemanning, bagage, vracht en/of post aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) worden niet in acht genomen.

3. De lidstaten weigeren de exploitatievergunning van luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk, trekken deze in, schorten deze op, beperken deze of leggen daarvoor voorwaarden op, of beperken de activiteiten van die luchtvaartmaatschappijen of leggen daarvoor voorwaarden op, wanneer zij daarom, in overeenstemming met artikel 6 of 7, door de Commissie worden verzocht.

4. De lidstaten stellen de Commissie en de overige lidstaten onverwijld in kennis van besluiten om de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk in overeenstemming met de leden 1 en 2 te weigeren of in te trekken.

Artikel 11

Certificaten en vergunningen

Luchtwaardigheidscertificaten, bevoegdheidsbewijzen en vergunningen afgegeven of geldig verklaard door het Verenigd Koninkrijk die nog steeds geldig zijn, worden door de lidstaten als geldig erkend ten behoeve van het op grond van deze verordening verrichten van luchtdiensten door luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk, mits die certificaten of vergunningen zijn afgegeven of geldig verklaard krachtens en onder eerbiediging van - ten minste - de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde internationale normen ter zake.

Artikel 12

Overleg en samenwerking

1. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten overleggen en werken samen met de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk voor zover nodig is om de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen.

2. De lidstaten verschaffen de Commissie op verzoek onverwijld alle in overeenstemming met lid 1 van dit artikel verkregen inlichtingen of alle andere inlichtingen die voor de tenuitvoerlegging van de artikelen 6 en 7 van deze verordening relevant zijn.

Artikel 13
Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 1008/2008 ingestelde comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011 in samenhang met artikel 5 van toepassing.

Artikel 14
Inwerkingtreding en toepassing

1. Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

2. Zij is van toepassing vanaf de dag na die waarop Unierecht niet langer van toepassing is op het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig de artikelen 126 en 127 van het terugtrekkingsakkoord.

Artikel 8, lid 3, en artikel 9, lid 2, zijn evenwel van toepassing met ingang van de inwerkingtreding van deze verordening.

3. Deze verordening is niet van toepassing indien op de in lid 2, eerste alinea, bedoelde datum een overeenkomst met het Verenigd Koninkrijk in werking is getreden die de het verrichten van luchtvervoersdiensten omvattend regelt en waarbij de Unie partij is.

4. Deze verordening is niet langer van toepassing vanaf het eerstkomende van de volgende tijdstippen:

a) 30 juni 2021;

b) de datum waarop een overeenkomst als bedoeld in lid 3 in werking treedt of, in voorkomend geval, de datum vanaf dewelke die voorlopig wordt toegepast.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*