EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 10.12.2020
COM(2020) 827 final

2020/0363 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles regler til sikring af basale luftfartsforbindelser efter udløbet af den overgangsperiode, der er nævnt i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Det Forenede Kongerige har siden 1. februar 2020 været udtrådt af Unionen i henhold til artikel 50 i traktaten om Den Europæiske Union. Aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab[1] ("udtrædelsesaftalen") blev indgået af Unionen ved Rådets afgørelse (EU) 2020/135[2] og trådte i kraft den 1. februar 2020. Den overgangsperiode, der er omhandlet i udtrædelsesaftalens artikel 126, i hvilken EU-retten fortsat finder anvendelse på og i Det Forenede Kongerige i overensstemmelse med artikel 127 i nævnte aftale, udløber den 31. december 2020.

Den 25. februar 2020 vedtog Rådet afgørelse (EU, Euratom) 2020/266 om bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om en ny partnerskabsaftale[3]. Som det fremgår af forhandlingsdirektiverne, omfatter bemyndigelsen bl.a. de aspekter, der er nødvendige for på en fyldestgørende måde at afklare luftfartsforbindelserne med Det Forenede Kongerige efter overgangsperiodens udløb.

Det er imidlertid usikkert, om en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige om deres fremtidige forbindelser på dette område vil være trådt i kraft ved udløbet af denne periode.

Den internationale luftfart kan ikke fungere uden de involverede staters udtrykkelige samtykke. Dette følger af staternes fuldstændige og eksklusive højhedsret over luftrummet over deres territorium. Staterne regulerer sædvanligvis mellemstatslig luftfart ved hjælp af bilaterale lufttrafikaftaler, hvori de specifikke rettigheder og betingelserne for udøvelsen heraf fastsættes på et gensidigt grundlag. Lufttrafikrettigheder og tjenesteydelser, der direkte er knyttet til udøvelsen heraf, er udtrykkeligt undtaget fra anvendelsesområdet for den almindelige overenskomst om handel med tjenesteydelser[4].

I Unionen har friheden for medlemsstaternes luftfartsselskaber (EU-luftfartsselskaber) til at udøve lufttrafik inden for Unionen udelukkende hjemmel i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet, som ligeledes indeholder regler for udstedelse af licenser til disse luftfartsselskaber.

Ved overgangsperiodens udløb vil luftfartstjenesterne mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne ikke længere være omfattet af nævnte forordning.

Det følger heraf, at der i mangel af en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige på dette område ikke er noget retsgrundlag for de respektive luftfartsselskabers udøvelse af lufttrafik mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne efter udløbet af overgangsperioden i henhold til udtrædelsesaftalen.

---

1 EUT L 29 af 31.1.2020, s. 7.

2 Rådets afgørelse (EU) 2020/135 af 30. januar 2020 om indgåelse af aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (EUT L 29 af 31.1.2020, s. 1).

3 EUT L 58 af 27.2.2020, s. 53.

4 Bilag 1B i overenskomsten om oprettelse af Verdenshandelsorganisationen, udfærdiget i Marrakesh den 15. april 1994.

Direkte lufttransporttjenester mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne varetages næsten udelukkende af Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber og EU-luftfartsselskaber. Det, at disse luftfartsselskaber mister retten til at udøve lufttrafik mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne, medfører derfor en alvorlig driftsforstyrrelse. De fleste, om end ikke alle, luftruter mellem Unionen og Det Forenede Kongerige vil ikke længere blive befløjet. Derimod vil ruter inden for Unionen, som efter udløbet af overgangsperioden ikke længere beflyves af Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber, forblive tilgængelige for EU-luftfartsselskaber.

I et scenarie uden aftale forventes det, at konsekvenserne for de respektive økonomier bliver alvorlige, hvilket beskrives nærmere nedenfor: Det vil blive mere tidskrævende og dyrere at rejse ad luftvejen, mens alternative ruter søges, og presset på luftfartsinfrastrukturen på disse alternative ruter vil øges, samtidig med at efterspørgslen efter lufttransport vil aftage. Dermed rammes ikke alene luftfartsektoren, men også andre af økonomiens sektorer, der i vidt omfang er afhængige af luftfart. De deraf følgende hindringer for handel vil bremse erhvervsaktiviteter på fjerne markeder og virksomhedsflytninger. Driftsforstyrrelsen af luftfartsforbindelserne udgør et tab af strategiske aktiver for Unionen og medlemsstaterne.

Formålet med det foreliggende forslag er således at fastsætte midlertidige foranstaltninger til regulering af lufttransport mellem Unionen og Det Forenede Kongerige efter udløbet af overgangsperioden i det tilfælde, at der ikke kan indgås en aftale på området.

Nærværende retsakt indgår i en pakke af foranstaltninger, som Kommissionen vedtager.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Denne foreslåede forordning tænkes anvendt som en *lex specialis*, hvormed der tages højde for nogle af følgerne af det faktum, at forordning (EF) nr. 1008/2008 ikke længere finder anvendelse på luftfart mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne fra udløbet af overgangsperioden, og at der ikke foreligger en aftale om de fremtidige forbindelser mellem Unionen og Det Forenede Kongerige. De foreslåede betingelser er begrænset til, hvad der er nødvendigt i denne forbindelse for at undgå uforholdsmæssige forstyrrelser. Dette forslag er derfor i fuld overensstemmelse med den eksisterende lovgivning, navnlig med forordning (EF) nr. 1008/2008.

I den forbindelse er den foreslåede forordning tænkt som en midlertidig foranstaltning for at opretholde forbindelserne og bevare Unionens interesser i en begrænset periode, indtil en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige om dette anliggende kan indgås og træde i kraft.

Den foreslåede forordning berører ikke udformningen af en fremtidig luftfartsaftale med Det Forenede Kongerige.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Dette forslag supplerer EU-forordning (EF) nr. 1008/2008. Den tilgang, som er anvendt for Unionens lufttrafikaftaler med tredjelande, er fulgt på nogle områder (f.eks. i forbindelse med tilladelser til at operere), men denne forordnings specifikke formål og baggrund samt dens ensidige karakter nødvendiggør en mere restriktiv tilgang med hensyn til at indrømme rettigheder og indføre specifikke bestemmelser med det formål at bevare lige rettigheder og lige konkurrencevilkår.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget er artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Den foreslåede retsakt vil supplere EU-forordning (EF) nr. 1008/2008, således at de basale forbindelser sikres trods det faktum, at nævnte forordning ikke længere vil finde anvendelse for de pågældende transportoperationer. Disse forbindelser vil blive sikret på en ligelig måde for trafik til og fra alle punkter i Unionen, og dermed undgås driftsforstyrrelser på det indre marked. Det er derfor uomgængeligt nødvendigt med en indsats på EU-niveau, og resultatet vil ikke kunne opnås med en indsats på medlemsstatsniveau.

- **Proportionalitetsprincippet**

Den foreslåede forordning anses for at overholde proportionalitetsprincippet, fordi den åbner mulighed for at undgå uforholdsmæssigt store driftsforstyrrelser på en måde, der også sikrer EU-luftfartsselskaberne lige konkurrencevilkår. Den går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål. Dette er navnlig tilfældet for de betingelser, på hvilke de relevante rettigheder indrømmes, og betingelserne knytter sig bl.a. til behovet for, at Det Forenede Kongerige indrømmer ækvivalente rettigheder, samt til fair konkurrence og en tidsbegrænsning af ordningens anvendelse, indtil der foreligger en EU-luftfartsaftale med Det Forenede Kongerige.

- **Valg af retsakt**

Da nærværende retsakt regulerer anliggender, som er nært knyttet til forordning (EF) nr. 1008/2008, og hensigten med nævnte forordning i lighed med nærværende forordning er at sikre fuldt harmoniserede konkurrencevilkår, bør nærværende retsakt også antage form af en forordning. Denne fremgangsmåde er også den bedste reaktion i lyset af situationens hastende karakter, da den tid, der er til rådighed inden overgangsperiodens udløb (i fraværet af en aftale om de fremtidige forbindelser mellem Unionen og Det Forenede Kongerige), er for kort til, at bestemmelserne i et direktiv kan gennemføres i national ret.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Dette punkt er ikke relevant på grund af den ekstraordinære, midlertidige og enestående art af den begivenhed, som nødvendiggør dette forslag, der ikke hænger sammen med den eksisterende lovgivnings målsætninger.

- **Høringer af interesserede parter**

De udfordringer, der opstår som følge af forhandlingerne om en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige, og de mulige løsninger er blevet påpeget af forskellige luftfartsinteressenter på luftfartsområdet og repræsentanter for medlemsstaterne før og efter indgåelsen af udtrædelsesaftalen.

I betragtning af, at den overgangsperiode, der er fastsat i udtrædelsesaftalen, udløber den 31. december 2020, behovet for at vi forbereder os på de uundgåelige ændringer den 1. januar 2021 og de eventuelle yderligere foranstaltninger, der må overvejes i det tilfælde, at der ikke indgås en aftale, er blevet drøftet med repræsentanter for medlemsstaterne og forskellige luftfartsinteressenter i forbindelse med tværgående og specifikke møder i Bruxelles og i medlemsstaterne.

Et fælles tema i de fremkomne synspunkter var behovet for regulerende indgreb for at opretholde en vis grad af luftfartsforbindelser, når EU-retten ophører med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige. For trafikrettighedernes vedkommende er interessenterne ude af stand til at træffe egne forholdsregler for at afbøde skadevirkningerne i det tilfælde, at der ikke indgås en aftale om dette anliggende. Repræsentanter for mindst seks luftfartsselskaber og grupper af luftfartsselskaber og lufthavne gav udtryk for det synspunkt, at der bør opretholdes en høj grad af luftfartsforbindelser med Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber med en høj grad af markedsadgang. I modsætning hertil fremhævede andre interessenter (primært repræsentanter for EU-luftfartsselskaber), at status quo ikke bør opretholdes i fraværet af en fuld harmonisering af reglerne ud fra hensynet til at sikre lige konkurrencevilkår på markedet. Hovedparten af de bemærkninger, der blev modtaget før udtrædelsen, herunder fra medlemsstaterne i forbindelse med de workshopper, som Kommissionen tilrettelagde i 2018, er blevet bekræftet og underbygget efterfølgende, også set i lyset af de fremtidige forbindelser.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Relevante interessenter har forelagt Kommissionen flere former for vurderinger af konsekvenserne for luftfartssektoren af Det Forenede Kongeriges udtræden. I disse vurderinger konkluderes det, at det vil skabe betydelige driftsforstyrrelser i Unionen, hvis lufttrafikken mellem Unionen og Det Forenede Kongerige indstilles. Luftfartsforbindelserne spiller en afgørende rolle for økonomien generelt. Luftfarten letter ikke alene mobiliteten, men er også en stærk drivkraft for handel, vækst og beskæftigelse. Luftfartens direkte bidrag til Unionens BNP udgør 168 mia. EUR, mens det samlede bidrag inklusive turisme når op på 672 mia. EUR på grund af multiplikatorvirkningen[5]. Passagerer, der rejste mellem Unionen og Det Forenede Kongerige, tegnede sig for 24 % af al trafik inden for Unionen i 2019; dette tal varierede betydeligt for de enkelte EU-medlemsstater. Endvidere udbød luftfartsselskaber med en licens udstedt af Det Forenede Kongerige i 2019 19,5 % af sædekapaciteten på ruteflyvninger inden for Unionen, samtidig med at luftfartsselskaber med en licens udstedt af Unionen udbød 50,4 % af lufttrafikken mellem Unionen og Det Forenede Kongerige. Alternative transportmuligheder, bl.a. med jernbane og ad søvejen, står til rådighed, men kun for et fåtal af lande såsom Belgien, Frankrig og Irland. For andre lande, der befinder sig i større afstand fra Det Forenede Kongerige, i Unionens østlige og sydlige del gør rejsetiderne ad vej og med jernbane, at disse ikke kan benyttes i stedet for rejser ad luftvejen. Derfor må de betydelige skadevirkninger for Unionens økonomi og borgere af et fuldstændigt tab af luftfartsforbindelserne afbødes.

Det står klart, at de negative konsekvenser af alvorlige afbrydelser i luftfartsforbindelserne mellem Det Forenede Kongerige og Unionen kun vil blive forstærket under og i kølvandet på den nuværende pandemikrise, som har medført hidtil usete byrder for Unionens luftfartsindustri og økonomien som helhed.

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

- **Konsekvensanalyse**

En konsekvensanalyse er ikke nødvendig på grund af situationens ekstraordinære karakter og de begrænsede behov i den periode, hvor ændringen af Det Forenede Kongeriges status gennemføres. Der findes ingen andre materielle eller retlige politiske løsningsmuligheder end den, som foreslås.

- **Grundlæggende rettigheder**

Dette forslag har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ikke relevant.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Ikke relevant.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Ikke relevant.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Som nævnt tidligere er formålet med det foreliggende forslag at fastsætte midlertidige foranstaltninger til regulering af lufttransport mellem Unionen og Det Forenede Kongerige efter udløbet af overgangsperioden i det tilfælde, at der ikke kan indgås en aftale på området (artikel 1). Disse foranstaltninger har til hensigt at opretholde basale forbindelser i en overgangsperiode, indtil en sådan aftale kan indgås (artikel 14).

Den foreslåede forordning indeholder først og fremmest bestemmelser (artikel 3) om en ensidig indrømmelse af første, anden, tredje og fjerde frihedsrettighed til Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber, således at disse fortsat kan overflyve Unionens territorium, foretage tekniske mellemlandinger på Unionens territorium og beflyve direkte ruter mellem de respektive territorier. Der skelnes hverken mellem passager- og luftfragtoperationer eller mellem rute- og charterflyvning. Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber vil også få mulighed for (artikel 4) at udøve disse tjenester ved hjælp af fælles rutenumre eller aftaler om reservering af kapacitet og indgå leasingaftaler på strenge betingelser (artikel 5), men andre gængse operationelle fleksibilitetsordninger (såsom omstigning (change of gauge) eller betjening af flere destinationer på samme rute (co-terminalisation)) er ikke taget med.

De rettigheder, som indrømmes Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber, gælder med forbehold af gensidighedsprincippet, og i den foreslåede forordning (artikel 6) fastsættes derfor en mekanisme med henblik på at sikre, at EU-luftfartsselskabers rettigheder i Det Forenede Kongerige forbliver ækvivalente med de rettigheder, som indrømmes UK-luftfartsselskaber i henhold til den foreslåede forordning. Er dette ikke tilfældet, er Kommissionen beføjet til at vedtage de nødvendige foranstaltninger for at rette op på situationen med gennemførelsesretsakter, herunder begrænsning eller tilbagetrækning af Det Forenede Kongeriges luftfartsselskabers tilladelser til at operere. Kommissionens vurdering af ækvivalensniveauet og vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger er ikke udelukkende koblet til en stringent, formel overensstemmelse mellem de to retsordener; dette skyldes de markante

forskelle mellem de respektive markeder og hensynet til at undgå en ren gensidighedstilgang — denne kunne i sidste instans stride imod Unionens interesser.

I tråd med, hvad Unionen tilstræber i alle sine lufttrafikaftaler, fastsættes der i den foreslåede forordning, selv om den tilsigter midlertidigt at sikre basale forbindelser, en fleksibel mekanisme med henblik på at sikre, at EU-luftfartsselskaberne gives rimelige og lige muligheder for at konkurrere med Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber, efter at Det Forenede Kongerige ikke længere er bundet af EU-retten. Lige konkurrencevilkår selv efter udløbet af overgangsperioden forudsætter, at Det Forenede Kongerige fortsat anvender tilstrækkeligt høje standarder på lufttransportområdet i henseende til: fair konkurrence, herunder regulering af karteller, misbrug af dominerende stilling og fusioner, forbud mod uberettiget statsstøtte, beskyttelse af arbejdstagere, beskyttelse af miljøet, flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed. Det må endvidere sikres, at EU-luftfartsselskaber hverken retligt eller faktisk forskelsbehandles i Det Forenede Kongerige. Ved den foreslåede forordning pålægges Kommissionen derfor (artikel 7) at overvåge konkurrencevilkårene mellem Unionens og Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber, og den er beføjet til at vedtage de nødvendige foranstaltninger ved gennemførelsesretsakter for at sikre, at sådanne vilkår til stadig er rimelige.

Der oprettes procedurer, som er nødvendige for at sætte medlemsstaterne i stand til at verificere, om luftfartsselskaber, luftfartøjer og besætninger, der beflyver deres territorier i henhold til denne forordning, har licenser eller certifikater udstedt af Det Forenede Kongerige i henhold til internationalt anerkendte sikkerhedsstandarder, at al relevant national lovgivning og EU-lovgivning efterleves, og at de indrømmede rettigheder ikke overskrides (artikel 8-11).

Der indføres en udtrykkelig bestemmelse om, at medlemsstaterne hverken må forhandle eller indgå bilaterale lufttrafikaftaler med Det Forenede Kongerige om anliggender, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde, og at de ikke på anden vis må indrømme UK-luftfartsselskaber andre luftfartsrelaterede rettigheder end dem, som indrømmes ved denne forordning (artikel 3). De respektive kompetente myndigheder vil dog naturligvis kunne samarbejde, hvis dette er nødvendigt af hensyn til en vellykket gennemførelse af forordningen (artikel 12), for derigennem mindst muligt at forstyrre lufttrafikken, som fortsat vil skulle forvaltes under deres ledelse efter udløbet af overgangsperioden.

2020/0363 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles regler til sikring af basale luftfartsforbindelser efter udløbet af den overgangsperiode, der er nævnt i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[1],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[2],

efter den almindelige lovgivningsprocedure[3], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab[4] ("udtrædelsesaftalen") blev indgået af Unionen ved Rådets afgørelse (EU) 2020/135[5] og trådte i kraft den 1. februar 2020. Den overgangsperiode, der er omhandlet i udtrædelsesaftalens artikel 126, i hvilken EU-retten fortsat finder anvendelse på og i Det Forenede Kongerige i overensstemmelse med artikel 127 i nævnte aftale, udløber den 31. december 2020. Den 25. februar 2020 vedtog Rådet afgørelse (EU, Euratom) 2020/266 om bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om en ny partnerskabsaftale[6]. Som det fremgår af forhandlingsdirektiverne, omfatter bemyndigelsen bl.a. de aspekter, der er nødvendige for på en fyldestgørende måde at afklare luftfartsforbindelserne med Det Forenede

---

1 Udtalelse af ...

2 Udtalelse af ...

3 Europa-Parlamentets holdning af ...

4 EUT L 29 af 31.1.2020, s. 7.

5 Rådets afgørelse (EU) 2020/135 af 30. januar 2020 om indgåelse af aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (EUT L 29 af 31.1.2020, s. 1).

6 EUT L 58 af 27.2.2020, s. 53.

Kongerige efter overgangsperiodens udløb. Det er imidlertid usikkert, om en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige om deres fremtidige forbindelser på dette område vil være trådt i kraft ved udløbet af denne periode.

(2) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[7] fastsættes betingelserne for, at luftfartsselskaber kan opnå Unionens tilladelse til at operere, og friheden til at udøve lufttrafik inden for Unionen fastsættes.

(3) Ved overgangsperiodens udløb og i fravær af særlige bestemmelser vil alle rettigheder og forpligtelser, der følger af EU-retten med hensyn til markedsadgang som fastsat ved forordning (EF) nr. 1008/2008, ophøre for så vidt angår forholdet mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne.

(4) Der er derfor nødvendigt at fastsætte et midlertidigt sæt af foranstaltninger, der gør det muligt for luftfartsselskaber med licens fra Det Forenede Kongerige at udøve lufttransporttjenester mellem sidstnævnte og medlemsstaterne. For at sikre en fornuftig ligevægt mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne bør de derved indrømmede rettigheder betinges af, at Det Forenede Kongerige indrømmer luftfartsselskaber med licens fra Unionen lige rettigheder, og være underlagt visse betingelser, der sikrer fair konkurrence.

(5) Anvendelsen af denne forordning bør — for at afspejle dennes midlertidige karakter — begrænses til den 30. juni 2021 eller indtil ikrafttrædelsen (eller den midlertidige anvendelse, hvis dette aftales) af en fremtidig aftale om udøvelse af lufttrafik med Det Forenede Kongerige, som Unionen er part i, og som Kommissionen forhandler i overensstemmelse med artikel 218 i TEUF, alt efter hvilken dato der indtræffer først.

(6) For at sikre gensidigt fordelagtige niveauer af forbindelser bør der indføres visse samarbejdsorienterede markedsføringsaftaler for både UK-luftfartsselskaber og EU-luftfartsselskaber i overensstemmelse med gensidighedsprincippet.

(7) Denne forordning bør ikke forhindre medlemsstaterne i at udstede tilladelser til EU-luftfartsselskabers ruteflyvning på grundlag af rettigheder, de har fået tildelt af Det Forenede Kongerige, i lighed med de situationer, der opstår i forbindelse med internationale aftaler. Med hensyn til disse tilladelser bør medlemsstaterne ikke forskelsbehandle EU-luftfartsselskaber.

(8) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår vedtagelse af foranstaltninger, der skal sikre en rimelig grad af gensidighed med hensyn til de rettigheder, som Unionen og Det Forenede Kongerige ensidigt indrømmer den anden parts luftfartsselskaber, og sikre, at EU-luftfartsselskaber kan konkurrere med UK-luftfartsselskaber på rimelige vilkår i forbindelse med udøvelsen af lufttrafik. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[8]. I betragtning af deres potentielle indvirkning på medlemsstaternes luftfartsforbindelser bør de pågældende foranstaltninger vedtages efter undersøgelsesproceduren. Kommissionen bør vedtage gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse straks, når det er bydende nødvendigt i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde. Sådanne behørigt begrundede tilfælde kan opstå i det

[7] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

[8] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

tilfælde, at Det Forenede Kongerige ikke indrømmer EU-luftfartsselskaber ækvivalente rettigheder og derved forårsager en klar uligevægt, eller hvor mindre gunstige konkurrencevilkår end dem, der gælder for UK-luftfartsselskaber i forbindelse med udøvelsen af lufttransporttjenester, der er omfattet af denne forordning, truer EU-luftfartsselskabers økonomiske levedygtighed.

(9) Målet for denne forordning, nemlig at fastsætte midlertidige foranstaltninger til regulering af lufttransport mellem Unionen og Det Forenede Kongerige i det tilfælde, at der ikke foreligger en aftale om deres fremtidige forbindelser på luftfartsområdet ved overgangsperiodens udløb, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(10) I betragtning af det akutte behov som følge af ovennævnte overgangsperiodes udløb, der berettiger den foreslåede foranstaltning, bør der ske fravigelse af den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters rolle i Unionen, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union, traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab.

(11) Denne forordnings geografiske anvendelsesområde og henvisninger i forordningen til Det Forenede Kongerige omfatter ikke Gibraltar.

(12) Denne forordning berører ikke Kongeriget Spaniens retlige stilling med hensyn til suveræniteten over det område, hvor lufthavnen i Gibraltar er beliggende.

(13) Bestemmelserne i denne forordning bør træde i kraft så hurtigt som muligt og bør i princippet finde anvendelse fra dagen efter udløbet af den overgangsperiode, der er omhandlet i udtrædelsesaftalen, medmindre en aftale om de fremtidige forbindelser mellem Unionen og Det Forenede Kongerige på luftfartsområdet er trådt i kraft senest på denne dato. For at de nødvendige administrative procedurer kan gennemføres hurtigst muligt, bør visse bestemmelser finde anvendelse fra denne forordnings ikrafttræden —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1
Anvendelsesområde

Ved denne forordning fastsættes et sæt midlertidige foranstaltninger til regulering af lufttransporten mellem Unionen og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland ("Det Forenede Kongerige") efter udløbet af den overgangsperiode, der er omhandlet i udtrædelsesaftalens artikel 126.

Artikel 2
Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) "lufttransport": transport af passagerer, bagage, fragt og post, hver for sig eller sammen, med et luftfartøj, som tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje, herunder både ruteflyvning og charterflyvning

2) "international lufttransport": lufttransport, som passerer gennem luftrummet over mere end én stats område

3) "EU-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med en gyldig licens tildelt af en kompetent licensudstedende myndighed i overensstemmelse med kapitel II i forordning (EF) nr. 1008/2008

4) "UK-luftfartsselskab": et luftfartsselskab,

a) hvis hovedsæde er etableret i Det Forenede Kongerige, og

b) som opfylder en af følgende to betingelser:

i) Det Forenede Kongerige og/eller statsborgere i Det Forenede Kongerige ejer mere end 50 % af foretagendet, og det er underlagt dets/deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, eller

ii) EU-medlemsstater og/eller statsborgere i EU-medlemsstaterne og/eller andre medlemsstater i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og/eller statsborgere i disse stater — i enhver kombination, det være sig for sig selv eller sammen med Det Forenede Kongerige og/eller statsborgere i Det Forenede Kongerige — ejer mere end 50 % af foretagendet, og det er underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender.

c) og i det i litra b), nr. ii), omhandlede tilfælde var indehaver af en gyldig licens i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1008/2008 på dagen før den første dag, hvor nærværende forordning finder anvendelse, jf. artikel 14, stk. 2, første afsnit.

5) "effektiv kontrol": et forhold, der bygger på rettigheder, aftaler eller andre midler, som enkeltvis eller tilsammen, under hensyn til alle faktiske eller retlige forhold, giver mulighed for, direkte eller indirekte at få afgørende indflydelse på foretagendet, særlig ved:

a) brugsret til foretagendets aktiver eller dele deraf

b) rettigheder eller aftaler, som sikrer afgørende indflydelse på sammensætningen af foretagendets organer eller på disses afstemninger eller beslutninger, eller som på anden måde sikrer afgørende indflydelse på foretagendets drift

6) "konkurrenceregler": retsregler, som omhandler følgende former for adfærd, når den kan påvirke lufttransporttjenester:

a) adfærd, der består af følgende:

i) aftaler mellem luftfartsselskaber, afgørelser vedtaget af sammenslutninger af luftfartsselskaber og alle former for samordnet praksis, som har til formål eller følge at hindre, begrænse eller forvride konkurrencen

ii) et eller flere luftfartsselskaber misbruger en dominerende stilling

iii) foranstaltninger, som Det Forenede Kongerige træffer eller opretholder til gavn for offentlige virksomheder og virksomheder, som Det Forenede Kongerige indrømmer særlige eller eksklusive rettigheder, og som strider mod nr. i) eller ii)

b) fusioner og virksomhedsovertagelser mellem luftfartsselskaber, der hæmmer den effektive konkurrence betydeligt, navnlig som følge af skabelse eller styrkelse af en dominerende stilling

7) "støtte": ethvert økonomisk bidrag til et luftfartsselskab eller en lufthavn ydet af staten eller ethvert andet offentligt organ uanset forvaltningsniveauet, hvorved modtageren opnår en fordel, herunder:

a) direkte overførsel af midler såsom tilskud, lån eller tilførsel af egenkapital, potentiel direkte overførsel af midler, overtagelse af passiver såsom ved lånegarantier, kapitaltilførsler, ejerskab, beskyttelse mod konkurs eller forsikringer

b) afkald på eller manglende inddrivelse af indtægter, der normalt skal betales

c) levering af andre varer eller tjenesteydelser end generel infrastruktur eller indkøb af varer eller tjenesteydelser

d) indbetaling af midler til en finansieringsmekanisme med henblik på at varetage en eller flere af de i litra a), b) og c) nævnte funktioner, som normalt ville påhvile staten eller andre offentlige organer og i praksis ikke afviger reelt fra normal statspraksis, eller hvis et privat organ får overdraget eller bliver pålagt at gøre dette;

modtageren anses ikke for at have opnået en fordel ved et finansielt bidrag, som ydes af staten eller et andet offentligt organ, hvis en privat markedsaktør, der udelukkende lader sig lede af udsigten til fortjeneste, i samme situation som det pågældende offentlige organ ville have ydet samme finansielle bidrag

8) "uafhængig konkurrencemyndighed": en myndighed, der er ansvarlig for anvendelsen og håndhævelsen af konkurrenceregler samt kontrol af støtte, og som opfylder følgende betingelser:

a) myndigheden er operationelt uafhængig og er udstyret med de nødvendige ressourcer til at kunne varetage sine opgaver

b) myndigheden har i forbindelse med varetagelsen af sine opgaver og udøvelsen af sine beføjelser de fornødne garantier for uafhængighed af politisk eller anden ekstern indflydelse og handler upartisk, og

c) myndighedens afgørelser er underlagt domstolskontrol

9) "forskelsbehandling": sondring i enhver form uden objektiv begrundelse med hensyn til levering af varer eller tjenester, herunder offentlig tjeneste, som benyttes til at operere lufttransporttjenester, eller med hensyn til offentlige myndigheders behandling af disse i henseende til sådanne tjenester

10) "ruteflyvning": en række flyvninger, der har følgende kendetegn:

a) for hver flyvning udbydes pladser og/eller kapacitet til transport af fragt og/eller post til salg på individuel basis til offentligheden (enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer)

b) de gennemføres mellem de samme to eller flere lufthavne, enten:

i) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller

ii) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en identificerbar systematisk række flyvninger

11) "charterflyvning": andre udførte erhvervsmæssige lufttransporttjenester end ruteflyvning

12) "Unionens område": landområder samt indre farvande og territorialfarvande tilhørende de medlemsstater, på hvilke traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde finder anvendelse, på de vilkår, der er fastsat i disse traktater, samt luftrummet over disse

13) "Det Forenede Kongeriges område": landområder samt indre farvande og territorialfarvande tilhørende Det Forenede Kongerige og luftrummet over dette

14) "Chicagokonventionen": konventionen om international civil luftfart, som blev undertegnet den 7. december 1944 i Chicago.

Artikel 3
Trafikrettigheder

1. UK-luftfartsselskaber må på de betingelser, der er fastsat i denne forordning:

a) overflyve Unionens område uden at lande

b) foretage tekniske landinger på Unionens område, jf. Chicagokonventionen

c) udføre internationale lufttransporttjenester i form af rute- og charterflyvning med passagerer, en kombination af passagerer og fragt samt rene fragttjenester mellem enhver kombination af to punkter, hvoraf det ene er beliggende på Det Forenede Kongeriges område, og det andet er beliggende på Unionens område.

3. Medlemsstaterne må hverken forhandle om eller indgå bilaterale aftaler eller ordninger med Det Forenede Kongerige om spørgsmål, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde, for så vidt angår den periode, hvor denne forordning finder anvendelse. De må for så vidt angår denne periode ikke på anden vis indrømme UK-luftfartsselskaber andre lufttransportrelaterede rettigheder end dem, som indrømmes ved denne forordning.

4. Uanset stk. 3 må medlemsstaterne i henhold til national lovgivning tillade udøvelse af ambulancetjenester på deres område med luftfartøjer, der er registreret i Det Forenede Kongerige.

Artikel 4
Samarbejdsordninger om markedsføring

1. Lufttransporttjenester i overensstemmelse med artikel 3 må udøves ved hjælp af ordninger om reservering af kapacitet eller fælles rutenumre, som følger:

a) UK-luftfartsselskabet må fungere som det markedsførende selskab for et hvilket som helst transporterende selskab, som er et EU-luftfartsselskab eller et UK-luftfartsselskab, eller for et hvilket som helst transporterende selskab fra et tredjeland, som i henhold til EU-retten eller, hvis det er relevant, i henhold til retsreglerne i den eller de berørte medlemsstater har de nødvendige trafikrettigheder samt retten for dets luftfartsselskaber til at udøve disse rettigheder ved hjælp af den pågældende ordning

b) UK-luftfartsselskabet må fungere som det transporterende selskab for et hvilket som helst markedsførende selskab, som er et EU-luftfartsselskab eller et UK-luftfartsselskab, eller for et hvilket som helst kontraherende selskab fra et tredjeland, som i henhold til EU-retten eller, hvis det er relevant, i henhold til retsreglerne i den eller de berørte medlemsstater har de nødvendige ruterettigheder samt retten for dets luftfartsselskaber til at udøve disse rettigheder ved hjælp af den pågældende ordning.

2. De rettigheder, der tildeles UK-luftfartsselskaber i henhold til stk. 1, kan aldrig fortolkes således, at de giver luftfartsselskaber fra et tredjeland andre rettigheder end dem, de har i henhold til EU-retten eller retsreglerne i den eller de berørte medlemsstater.

3. Anvendelsen af ordninger om reservering af kapacitet eller fælles rutenumre, det være sig som transporterende selskab eller som det markedsførende selskab, må ikke føre til, at et UK-luftfartsselskab udøver andre rettigheder end dem, der er fastsat i artikel 3, stk. 1.

Dette forhindrer ikke UK-luftfartsselskaber i at udøve lufttransporttjenester mellem et hvilket som helst par af punkter, hvoraf det ene er beliggende på Unionens område, og det andet er beliggende i et tredjeland, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

a) UK-luftfartsselskabet fungerer som det markedsførende selskab i henhold til ordninger om reservering af kapacitet eller fælles rutenumre med et transporterende selskab, som i henhold til EU-retten eller retsreglerne i den eller de berørte medlemsstater har de nødvendige trafikrettigheder samt retten til at udøve disse rettigheder ved hjælp af den pågældende ordning

b) den pågældende transporttjeneste er en del af UK-luftfartsselskabets befordring mellem et punkt på Det Forenede Kongeriges område og det relevante punkt i det pågældende tredjeland.

4. De berørte medlemsstater kræver, at de i denne artikel omhandlede ordninger godkendes af deres kompetente myndigheder med henblik på at kontrollere, at betingelserne i denne artikel og de gældende krav i EU-retten og national ret, navnlig angående flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed, overholdes.

Artikel 5
Leasing af luftfartøjer

1. Et UK-luftfartsselskab kan ved udøvelsen af de rettigheder, der er fastsat i artikel 3, stk. 1, udøve lufttransporttjenester med sine egne luftfartøjer og i alle følgende tilfælde:

a) ved hjælp af luftfartøjer, der er leaset uden besætning fra en hvilken som helst leasinggiver

b) ved hjælp af luftfartøjer, som er leaset med besætning fra et hvilket som helst andet UK-luftfartsselskab

c) ved hjælp af luftfartøjer, som er leaset med besætning fra luftfartsselskaber fra et andet land end Det Forenede Kongerige, forudsat at leasingen er berettiget på grundlag af ekstraordinære behov, sæsonbestemte kapacitetsbehov eller driftsvanskeligheder for leasingtageren, og at leasingen ikke overstiger den varighed, der er strengt nødvendig for at opfylde disse behov eller overvinde disse vanskeligheder.

2. De berørte medlemsstater kræver, at de i stk. 1 omhandlede ordninger godkendes af deres kompetente myndigheder med henblik på at kontrollere, at betingelserne deri og de gældende krav i EU-retten og national ret, navnlig angående flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed, overholdes.

Artikel 6
Lige rettigheder

1. Kommissionen overvåger de rettigheder, som Det Forenede Kongerige indrømmer EU-luftfartsselskaber, og betingelserne for deres udøvelse.

2. Hvis Kommissionen fastslår, at de rettigheder, som Det Forenede Kongerige indrømmer EU-luftfartsselskaberne, ikke retligt eller faktisk svarer til dem, som indrømmes UK-luftfartsselskaber i henhold til denne forordning, eller at disse rettigheder ikke er ligeligt tilgængelige for alle EU-luftfartsselskaber, vedtager Kommissionen straks og for at genoprette lige vilkår gennemførelsesretsakter med henblik på at:

a) fastsætte begrænsninger for UK-luftfartsselskabernes tilladte kapacitet til ruteflyvning og pålægge medlemsstaterne at tilpasse UK-luftfartsselskabernes tilladelser til at operere, både eksisterende og nye, i overensstemmelse hermed

b) pålægge medlemsstaterne at afvise, suspendere eller tilbagekalde de nævnte tilladelser til at operere eller

c) pålægge finansielle forpligtelser eller operationelle begrænsninger.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13, stk. 2. De vedtages efter hasteproceduren, jf. artikel 13, stk. 3, hvis det er bydende nødvendigt i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde af alvorlig mangel på lige vilkår, jf. stk. 2.

Artikel 7
Fair konkurrence

1. Kommissionen overvåger de betingelser, på hvilke EU-luftfartsselskaber og EU-lufthavne konkurrerer med UK-luftfartsselskaber og lufthavne i Det Forenede Kongerige om udøvelsen af lufttransporttjenester, der er omfattet af denne forordning.

2. Hvis Kommissionen fastslår, at de omhandlede betingelser som følge af en af de i stk. 3 omhandlede situationer er mærkbart mindre gunstige end dem, som UK-luftfartsselskaber drager fordel af, vedtager den straks og for at afhjælpe denne situation gennemførelsesretsakter med henblik på at:

a) fastsætte begrænsninger for UK-luftfartsselskabernes tilladte kapacitet til ruteflyvning og pålægge medlemsstaterne at tilpasse UK-luftfartsselskabernes tilladelser til at operere, både eksisterende og nye, i overensstemmelse hermed

b) pålægge medlemsstaterne at afvise, suspendere eller tilbagekalde de nævnte tilladelser til at operere for nogle eller alle UK-luftfartsselskaber eller

c) pålægge finansielle forpligtelser eller operationelle begrænsninger.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13, stk. 2. De vedtages efter hasteproceduren, jf. artikel 13, stk. 3, hvis det er bydende nødvendigt i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde, hvor den økonomiske levedygtighed af en eller flere af EU-luftfartsselskabers operationer er truet.

3. De i stk. 2 omhandlede gennemførelsesretsakter skal på de i nævnte stykke fastsatte betingelser vedtages for at afhjælpe følgende situationer:

a) Det Forenede Kongerige yder støtte

b) Det Forenede Kongerige har ikke indført eller anvender ikke konkurrencereglerne i praksis

c) Det Forenede Kongerige undlader at oprette eller opretholde en uafhængig konkurrencemyndighed

d) Det Forenede Kongerige anvender standarder for beskyttelsen af arbejdstagere, flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed, miljøet eller passagerrettigheder, som er ringere end dem, der er fastsat i EU-retten eller, i mangel af relevante bestemmelser i EU-retten, er ringere end dem, som anvendes af alle medlemsstaterne eller under alle omstændigheder er ringere end de relevante internationale standarder

e) forskelsbehandling rettet mod EU-luftfartsselskaber i enhver form.

4. Med henblik på stk. 1 kan Kommissionen anmode om oplysninger fra Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder, UK-luftfartsselskaber eller lufthavne i Det Forenede Kongerige. Hvis Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder, UK-luftfartsselskaber eller lufthavne i Det Forenede Kongerige ikke forelægger de ønskede oplysninger inden udløbet af en rimelig frist fastsat af Kommissionen eller forelægger ufuldstændige oplysninger, kan Kommissionen træffe foranstaltninger i henhold til stk. 2.

5. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/712[9] finder ikke anvendelse på anliggender, der henhører under nærværende forordnings anvendelsesområde.

Artikel 8
Tilladelse til at operere

1. Uden at dette berører EU-retten eller national ret på området flyvesikkerhed, pålægges UK-luftfartsselskaber for at kunne udøve de rettigheder, de indrømmes i medfør af artikel 3, at indhente en tilladelse til at operere fra hver enkelt medlemsstat, hvori de ønsker at operere.

2. Når en medlemsstat modtager en ansøgning om tilladelse til at operere fra et UK-luftfartsselskab, udsteder den pågældende medlemsstat en passende tilladelse til at operere uden unødig forsinkelse, forudsat at:

a) det ansøgende UK-luftfartsselskab er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i henhold til Det Forenede Kongeriges lovgivning, og

b) Det Forenede Kongerige udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med det ansøgende UK-luftfartsselskab, den kompetente myndighed er entydigt udpeget, og UK-luftfartsselskabet er indehaver af en tilladelse til at operere, som er udstedt af nævnte myndighed.

3. Uden at det berører behovet for, at der gives tilstrækkelig tid til at udføre de nødvendige vurderinger, skal UK-luftfartsselskaberne have ret til at indgive deres ansøgninger om tilladelse til at operere fra dagen for denne forordnings ikrafttræden. Medlemsstaterne har beføjelse til at godkende ansøgningerne fra nævnte dato, forudsat at betingelserne for en sådan godkendelse er opfyldt. Enhver tilladelse, der udstedes i den forbindelse, må dog tidligst træde i kraft den første dag, hvor denne forordning finder anvendelse, jf. artikel 14, stk. 2, første afsnit.

[9] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/712 af 17. april 2019 om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af forordning (EF) nr. 868/2004 (EUT L 123 af 10.5.2019, s. 4).

Artikel 9

Operationelle planer, programmer og ruteplaner

1. UK-luftfartsselskaberne forelægger deres operationelle planer, programmer og ruteplaner for lufttrafik for de kompetente myndigheder i hver berørt medlemsstat med henblik på myndighedernes godkendelse heraf. De indgives mindst 30 dage forud for påbegyndelsen af operationerne.

2. Med forbehold af artikel 8 må operationelle planer, programmer og ruteplaner for den IATA-flysæson, der er aktuel på den første dag, hvor denne forordning finder anvendelse, jf. artikel 14, stk. 2, første afsnit, og operationelle planer, programmer og ruteplaner for den første sæson derefter indgives og godkendes før nævnte dato.

3. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at udstede tilladelser til EU-luftfartsselskabers ruteflyvning på grundlag af rettigheder, de har fået tildelt af Det Forenede Kongerige. Med hensyn til disse tilladelser må medlemsstaterne ikke forskelsbehandle EU-luftfartsselskaber.

Artikel 10

Afvisning, tilbagekaldelse, suspension og begrænsning af tilladelse

1. Medlemsstaterne afviser, tilbagekalder eller suspenderer, alt efter hvad der er relevant, et UK-luftfartsselskabs tilladelse til at operere, hvis:

a) luftfartsselskabet ikke kan betegnes som et UK-luftfartsselskab i henhold til denne forordning, eller

b) betingelserne i artikel 8, stk. 2, ikke er opfyldt.

2. Medlemsstaterne afviser, tilbagekalder, suspenderer, begrænser eller pålægger betingelser for UK-luftfartsselskabers tilladelse til at operere, eller begrænser eller pålægger betingelser for deres operationer, hvis en af følgende omstændigheder gør sig gældende:

a) de gældende krav til flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed efterleves ikke

b) de krav, der som led i lufttransport gælder for luftfartøjers indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra den pågældende medlemsstats område, efterleves ikke

c) de gældende krav vedrørende indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra den pågældende medlemsstats område for så vidt angår passagerer, besætning, bagage, fragt og/eller post om bord på et luftfartøj (herunder bestemmelser vedrørende indrejse, klarering, immigration, pas, told og karantæne samt bestemmelser for post) efterleves ikke.

3. Medlemsstaterne afviser, tilbagekalder, suspenderer, begrænser eller pålægger betingelser for UK-luftfartsselskabers tilladelse til at operere, eller begrænser eller pålægger betingelser for deres operationer, hvis Kommissionen pålægger medlemsstaterne at gøre dette i henhold til artikel 6 eller 7.

4. Medlemsstaterne underretter uden unødig forsinkelse Kommissionen og de øvrige medlemsstater om enhver beslutning om i henhold til stk. 1 og 2 at afvise eller tilbagekalde et UK-luftfartsselskabs tilladelse til at operere.

Artikel 11

Certifikater og licenser

Medlemsstaterne anerkender luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og licenser, som Det Forenede Kongerige udsteder eller erklærer for gyldige, og som stadig er i kraft, som gyldige

med henblik på UK-luftfartsselskabers operation af lufttransporttjenester i henhold til denne forordning, forudsat at disse certifikater eller licenser er udstedt eller er erklæret gyldige i henhold til og i overensstemmelse med som minimum de relevante internationale standarder, der er fastsat i henhold til Chicagokonventionen.

Artikel 12
Høring og samarbejde

1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder hører og samarbejder om fornødent med Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder for at sikre denne forordnings gennemførelse.

2. Efter anmodning fra Kommissionen forelægger medlemsstaterne uden unødig forsinkelse de oplysninger, der er indhentet i henhold til denne artikels stk. 1, eller alle andre oplysninger, der er relevante for gennemførelsen af artikel 6 og 7.

Artikel 13
Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved forordning (EF) nr. 1008/2008. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 sammenholdt med samme forordnings artikel 5 anvendelse.

Artikel 14
Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Den finder anvendelse fra dagen efter den dag, hvor EU-retten ophører med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige, jf. udtrædelsesaftalens artikel 126 og 127.

Artikel 8, stk. 3, og artikel 9, stk. 2, finder dog anvendelse fra denne forordnings ikrafttræden.

3. Denne forordning finder ikke anvendelse, hvis en aftale, der i fuldt omfang regulerer udøvelsen af lufttransport med Det Forenede Kongerige, som Unionen er part i, er trådt i kraft på den i stk. 2, første afsnit, omhandlede dato.

4. Denne forordning ophører med at finde anvendelse fra den tidligste af følgende to datoer:

a) den 30. juni 2021

b) den dato, hvor en aftale som omhandlet i stk. 3 træder i kraft, eller den dato, fra hvilken den anvendes midlertidigt i givet fald.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*