



Bruxelles, den 19.12.2018
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om fælles regler, der sikrer basale luftfartsforbindelser i lyset af Det Forenede
Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen**

(EØS-relevant tekst)

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Den 29. marts 2017 meddelte Det Forenede Kongerige sin hensigt om at udtræde af Unionen i henhold til artikel 50 i traktaten om Den Europæiske Union. Dette indebærer, at medmindre udtrædelsesaftalen¹ ratificeres, finder Unionens primære og afledte ret ikke længere anvendelse på Det Forenede Kongerige fra den 30. marts 2019 ("udtrædelsesdatoen"). Det Forenede Kongerige vil efterfølgende blive et tredjeland.

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 tjenesteydelser².

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

Medmindre bestemmelser i en udtrædelsesaftale stipulerer andet, vil lufttrafik mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne efter udtrædelsen ikke længere blive reguleret ved nævnte forordning. Endvidere vil visse luftfartsselskaber — fordi de er indehavere af en licens udstedt af Det Forenede Kongerige, deres hovedsæde er etableret i Det Forenede Kongerige, eller Det Forenede Kongerige eller dets statsborgere har ejermajoritet i eller udøver effektiv kontrol med de pågældende luftfartsselskaber — ikke længere opfylde betingelserne i førnævnte forordning for at kunne anses for EU-luftfartsselskaber.

Det følger heraf, at medmindre bestemmelser i en udtrædelsesaftale stipulerer andet, vil der fra den 30. marts 2019 ikke længere eksistere et retsgrundlag for de respektive luftfartsselskabers udøvelse af lufttrafik mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne. Luftfartsselskaber, der befinder sig i en af de ovenfor beskrevne situationer, vil miste deres EU-licens og som følge deraf ikke længere have ret til at udøve lufttrafik inden for Unionen.

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, omend ikke alle, luftruter mellem Unionen og Det Forenede Kongerige vil ikke længere blive befløjet. Derimod vil ruter inden for Unionen, som efter udtrædelsen ikke længere beflyves af Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber, forblive tilgængelige for EU-luftfartsselskaber.

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² Bilag 1B i overenskomsten om oprettelse af Verdenshandelsorganisationen, udfærdiget i Marrakesh den 15. april 1994.

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.

Kommissionen bebudede i sin meddelelse "Forberedelse af Det Forenede Kongeriges udtræden af Den Europæiske Union den 30. marts 2019: en nødhandlingsplan" af 13. november 2018³, at den har til hensigt at foreslå foranstaltninger, der har til formål at sikre, at luftfartsselskaber fra Det Forenede Kongerige har tilladelse til at overflyve Den Europæiske Unions område, foretage landinger af tekniske grunde (f.eks. optankning uden ombordtagning/udstigning af passagerer) samt lande i Den Europæiske Union og flyve tilbage til Det Forenede Kongerige. Disse foranstaltninger vil være betinget af, at Det Forenede Kongerige indfører tilsvarende foranstaltninger til gavn for luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union.

Det foreliggende forslag har derfor til formål at fastsætte midlertidige foranstaltninger med henblik på at regulere luftfarten mellem Unionen og Det Forenede Kongerige efter sidstnævntes udtræden af Unionen (artikel 1). Hensigten med disse foranstaltninger er at opretholde basale forbindelser i en kort overgangsperiode (artikel 12).

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. I tråd med den foreslåede forordnings målsætning om at sikre basale forbindelser vil den kapacitet udtrykt i antal flyvninger, som Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber tillades at udøve, blive indefrosset på niveauet forud for Brexit. Ingen af de gængse fleksibilitetsmekanismer (såsom samarbejdsaftaler om markedsføring, leasing af luftfartøjer, omstigning (change of gauge) eller betjening af flere destinationer på samme rute (co-terminalisation)) indrømmes Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber, som udøver lufttrafik i henhold til forordningen.

Rettigheder, som indrømmes Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber, gælder med forbehold af gensidighedsprincippet, og i den foreslåede forordning (artikel 4) 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.

³ COM(2018) 880 final.

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 udtrædelsen 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 miljøbeskyttelse 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 5) 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 6-9).

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 10), for derigennem mindst muligt at forstyrre lufttrafikken, som fortsat vil skulle forvaltes under deres ledelse efter Det Forenede Kongeriges udtræden.

Det Europæiske Råd (artikel 50) genfremsatte den 13. december 2018 sin opfordring til at intensivere arbejdet med på alle niveauer at forberede sig på konsekvenserne af Det Forenede Kongeriges udtræden og tage højde for alle mulige udfald. Nærværende retsakt indgår i en pakke af foranstaltninger, som Kommissionen vedtager som opfølgning på denne opfordring.

- **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 de tilbageværende medlemsstater efter Det Forenede Kongeriges udtræden, og i fraværet af en udtrædelsesaftale. De foreslåede vilkår er begrænset til, hvad der er nødvendigt i den henseende, for at undgå uforholdsmæssigt store driftsforstyrrelser. De påtænkes kun anvendt i en begrænset tidsperiode. Dette forslag er derfor i fuld overensstemmelse med den eksisterende lovgivning, navnlig med forordning (EF) nr. 1008/2008.

- **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.

• 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 form er også mest egnet i lyset af situationens/kontekstens hastende karakter, fordi den resterende tid frem til udtrædelsen (medmindre der indgås en udtrædelsesaftale) er for kort, til at det er muligt at omsætte bestemmelser indeholdt i et direktiv.

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 Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen, og de mulige løsninger er blevet påpeget af forskellige interessenter på luftfartsområdet og medlemsstaternes repræsentanter.

Den røde tråd i de fremlagte synspunkter var behovet for et reguleringsindgreb for at opretholde et vist niveau af luftfartsforbindelser. For trafikrettighedens vedkommende er interessenterne ude af stand til at træffe egne forholdsregler for at afbøde skadevirkningerne i det tilfælde, at der ikke indgås en udtrædelsesaftale. Mindst seks luftfartsselskaber og grupper af luftfartsselskaber og repræsentanter for lufthavne (primært via ACI (Airports Council International) Europe) gav udtryk for, at status quo med Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber bør opretholdes, ved at markedsadgangen opretholdes på samme niveau som før udtrædelsen. I modsætning hertil fremhævede andre interessenter (primært repræsentanter for EU-27's luftfartsselskaber), at status quo ikke bør opretholdes i fraværet af en fuld harmonisering af reglerne, hvis der skal sikres lige konkurrencevilkår. Den 12. juni 2018 tilrettelagde Kommissionen en workshop for EU-27 om forberedelserne, og her understregede medlemsstaternes eksperter inden for den civile luftfart navnlig behovet for at træffe forholdsregler med henblik på at sikre de basale forbindelser mellem EU-27 og Det Forenede Kongerige i fraværet af en udtrædelsesaftale.

Disse bemærkninger er taget behørigt i betragtning i forbindelse med udarbejdelsen af dette forslag.

- **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 EU-27, hvis lufttrafikken mellem EU-27 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 EU's BNP udgør 110 mia. EUR, mens det samlede bidrag inklusive turisme når op på 510 mia. EUR på grund af multiplikatorvirkningen⁴. Passagerer, der rejste mellem EU-27 og Det Forenede Kongerige, tegnede sig for 16 % af al trafik inden for EU i 2016; dette tal varierede betydeligt for de enkelte EU-medlemsstater og kunne overstige 25 %. Endvidere stod luftfartsselskaber med en licens udstedt af Det Forenede Kongerige i 2017 for 19,3 % af luftfarten inden for EU, samtidig med at luftfartsselskaber med en licens udstedt af EU-27 stod for 44,7 % af lufttrafikken mellem EU-27 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 EU-27's økonomi og borgere af et fuldstændigt tab af luftfartsforbindelser afbødes.

- **Konsekvensanalyse**

Der er ikke behov for en konsekvensanalyse på grund af situationens ekstraordinære karakter og de begrænsede behov i den periode, hvori 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 Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report, 2015.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ikke relevant.

5. ANDRE FORHOLD

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

Ikke relevant.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles regler, der sikrer basale luftfartsforbindelser i lyset af Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen

(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 Udvalg⁵,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁶,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 29. marts 2017 meddelte Det Forenede Kongerige sin hensigt om at udtræde af Unionen i henhold til artikel 50 i traktaten om Den Europæiske Union. Traktaterne vil ophøre med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige på datoen for udtrædelsesaftalens ikrafttræden eller, hvis en sådan aftale ikke foreligger, to år efter meddelelsen, dvs. fra den 30. marts 2019, medmindre Det Europæiske Råd efter aftale med Det Forenede Kongerige beslutter at forlænge denne frist.
- (2) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008⁷ fastsættes betingelserne for, at luftfartsselskaber kan opnå Unionens tilladelse til at operere, og friheden til at udøve luftrafik inden for Unionen fastsættes.
- (3) Medmindre der vedtages særlige bestemmelser, vil Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen gøre en ende på alle rettigheder og forpligtelser, der følger af EU-retten, vedrørende den markedsadgang, som er fastsat ved forordning (EF) nr. 1008/2008, for så vidt angår forholdet mellem Det Forenede Kongerige og de tilbageværende 27 medlemsstater.
- (4) Der bør derfor fastsættes et midlertidigt sæt af foranstaltninger, der gør det muligt for luftfartsselskaber med licens fra Det Forenede Kongerige at udøve lufttransporttjenester mellem sidstnævnte og de tilbageværende 27 medlemsstater. For at sikre en fornuftig ligevægt mellem Det Forenede Kongerige og de tilbageværende medlemsstater bør de derved indrømmede rettigheder betinges af, at Det Forenede

⁵ EUT C af , s. .

⁶ EUT C af [...], s. .

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

Kongerige indrømmer luftfartsselskaber med licens fra Den Europæiske Union ækvivalente rettigheder, og være underlagt visse betingelser, der sikrer fair konkurrence.

- (5) For at afspejle dens midlertidige karakter bør anvendelsen af denne forordning begrænses til en kort periode, uden at dette foregriber en eventuel forhandling og ikrafttræden fremover af en aftale, som omfatter en aftale om udøvelse af lufttrafik mellem Unionen og Det Forenede Kongerige.
- (6) 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 Det Forenede Kongeriges luftfartsselskaber på rimelige vilkår i forbindelse med udøvelsen af lufttrafik. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁸.
- (7) 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 indgås en udtrædelsesaftale, 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.
- (8) Bestemmelserne i denne forordning bør træde i kraft så hurtigt som muligt og finde anvendelse, i princippet fra dagen efter den dag, hvor traktaterne ophører med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige, medmindre en udtrædelsesaftale indgået med Det Forenede Kongerige er trådt i kraft på dette tidspunkt. 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 af midlertidige foranstaltninger til regulering af lufttransporten mellem Unionen og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland ("Det Forenede Kongerige") efter dettes udtræden af Unionen.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

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).

1. "lufttransport": transport af passagerer, bagage, fragt eller 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 territorium
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 12, stk. 2
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. "konkurrencelovgivning": lovgivning, 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), og

- (b) fusioner og overtagelser af luftfartsselskaber, der medfører en væsentlig hindring af konkurrencen, 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, som f.eks. tilskud, lån eller tilførsel af egenkapital, potentiel direkte overførsel af midler eller overtagelse af passiver, f.eks. 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 eller
 - (d) indbetaling af midler til en finansieringsmekanisme, eller hvis et privat organ får overdraget eller bliver pålagt 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;
- modtageren anses for ikke 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 rentabilitetsudsigter, 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 konkurrencelovgivningen samt kontrol af støtte, og som opfylder alle 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": sontring 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 samtlige følgende kendetegn:
- (a) for hver flyvning udbydes pladser og/eller kapacitet til 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:
 - 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 territorium": 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 territorium": landområder samt indre farvande og territorialfarvande tilhørende Det Forenede Kongerige og luftrummet over dette
 14. "konventionen": konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse 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 territorium uden at lande
 - (b) foretage tekniske landinger på Unionens territorium, jf. konventionen
 - (c) udføre internationale lufttransporttjenester i form af rute- og charterflyvning med passagerer, en kombination af passagerer og fragt samt rene fragttjenester mellem ethvert par af punkter, hvoraf det ene er beliggende på Det Forenede Kongeriges territorium, og det andet er beliggende på Unionens territorium.
2. Uanset artikel 4 og 5 gælder det for udbuddet af ruteflyvning i henhold til denne forordning, at den samlede sæsonbestemte kapacitet, som udøves af UK-luftfartsselskaber på ruter mellem Det Forenede Kongerige og hver medlemsstat, ikke må overstige det samlede antal afgang, som disse luftfartsselskaber opererede på disse ruter i henholdsvis IATA vinter- og sommersæsonen 2018.
3. Medlemsstaterne må hverken forhandle eller indgå bilaterale aftaler eller overenskomster med Det Forenede Kongerige om anliggender, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde. De må ikke på anden vis indrømme UK-luftfartsselskaber andre lufttransportrelaterede rettigheder end dem, som indrømmes ved denne forordning.

Artikel 4

Ækvivalens med hensyn til 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 er ækvivalente med dem, som indrømmes UK-luftfartsselskaber i henhold til denne forordning, eller at disse rettigheder ikke er ligeligt tilgængelige for alle EU-luftfartsselskaber, kan den

for at genoprette ækvivalensen ved gennemførelsesretsakter, der vedtages efter den procedure, der er omhandlet i artikel 25, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008:

- (a) justere UK-luftfartsselskabernes disponible kapacitet inden for den grænse, der er fastsat i artikel 3, stk. 2, 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) vedtage andre relevante foranstaltninger.

Artikel 5

Fair konkurrence

1. Kommissionen overvåger de betingelser, på hvilke EU-luftfartsselskaber og EU's 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 nævnte situationer er mærkbart mindre gunstige end dem, som UK-luftfartsselskaber drager fordel af, kan den for at afhjælpe denne situation ved gennemførelsesretsakter, der vedtages efter den procedure, der er omhandlet i artikel 25, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008:
 - (a) justere UK-luftfartsselskabernes disponible kapacitet inden for den grænse, der er fastsat i artikel 3, stk. 2, 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) vedtage andre relevante foranstaltninger.
3. Gennemførelsesretsakter, jf. stk. 2, kan vedtages for at afhjælpe følgende situationer:
 - (a) Det Forenede Kongerige yder støtte
 - (b) Det Forenede Kongerige har ikke indført eller anvender ikke konkurrencelovgivningen 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 eller miljøet, 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 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.

Artikel 6

Tilladelse til at operere

1. Uden at dette berører EU-lovgivningen eller national lovgivning om 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 unødigt 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 identificeret, 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, har UK-luftfartsselskaberne 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 samme dato, forudsat at betingelserne for en sådan godkendelse er opfyldt. Enhver tilladelse, der udstedes i den forbindelse, må dog tidligst træde i kraft på den første dag for anvendelsen af denne forordning, jf. artikel 12, stk. 2.

Artikel 7

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 6 må operationelle planer, programmer og ruteplaner for den igangværende IATA-flysæson på den første dag, hvor nærværende forordning finder anvendelse, jf. artikel 12, stk. 2, og driftsplaner, programmer og ruteplaner for den første sæson derefter indgives og godkendes før denne dato.

Artikel 8

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 6, 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 territorium, efterleves ikke
 - (c) de gældende krav vedrørende indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra den pågældende medlemsstats territorium 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 dette i henhold til artikel 4 eller 5.
4. Medlemsstaterne underretter 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 9

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 internationale standarder, der er fastsat i henhold til konventionen.

Artikel 10

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 unødige forsinkelse disse oplysninger indhentet i henhold til stk. 1 eller enhver anden oplysning, der er relevant for gennemførelsen af artikel 4 og artikel 5 i denne forordning.

Artikel 11

Udvalg

Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 25 i forordning (EF) nr. 1008/2008.

Artikel 12

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den anvendes fra dagen efter den dag, hvor EU-retten ophører med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige, jf. artikel 50, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union.
Artikel 6, stk. 3, og artikel 7, stk. 2, anvendes dog fra denne forordnings ikrafttræden.
3. Denne forordning finder ikke anvendelse, hvis en udtrædelsesaftale med Det Forenede Kongerige i henhold til artikel 50, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Union er indgået og trådt i kraft inden den frist, der er omhandlet i stk. 2, første afsnit.
4. Forordningen finder ikke længere anvendelse fra den første af følgende to datoer:
 - (a) den dato, på hvilken en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige om regulering af udøvelsen af lufttransport mellem dem træder i kraft eller anvendes midlertidigt, hvis det er relevant, eller
 - (b) 30. marts 2020.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand