



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 10 december 2020
(OR. en)

13900/20

**Interinstitutionellt ärende:
2020/0363(COD)**

**UK 102
PREP-BXT 56
AVIATION 238
CODEC 1317**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	10 december 2020
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2020) 827 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om gemensamma bestämmelser för grundläggande flygförbindelser efter den övergångsperiod som avses i avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen

För delegationerna bifogas dokument – COM(2020) 827 final.

Bilaga: COM(2020) 827 final



Bryssel den 10.12.2020
COM(2020) 827 final

2020/0363 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om gemensamma bestämmelser för grundläggande flygförbindelser efter den övergångsperiod som avses i avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Den 1 februari 2020 utträdde Förenade kungariket ur unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen. Avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen¹ (nedan kallat *utträdesavtalet*) ingicks av unionen genom rådets beslut (EU) 2020/135² och trädde i kraft den 1 februari 2020. Den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet, under vilken unionslagstiftningen fortsätter att gälla för och i Förenade kungariket i enlighet med artikel 127 i det avtalet, löper ut den 31 december 2020.

Den 25 februari 2020 antog rådet beslut (EU, Euratom) 2020/266 om bemyndigande att inleda förhandlingar med Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om ett nytt partnerskapsavtal³. Som framgår av förhandlingsdirektiven omfattar bemyndigandet bland annat de aspekter som krävs för att på ett heltäckande sätt behandla luftfartsförbindelserna med Förenade kungariket efter övergångsperiodens utgång.

Det är emellertid oklart huruvida ett avtal mellan unionen och Förenade kungariket om deras framtida förbindelser på detta område kommer att ha trätt i kraft vid den periodens utgång.

Internationell lufttransport kan inte utövas utan uttryckligt godkännande från de berörda staterna; detta är en följd av staternas fullständiga och uteslutande höghetsrätt i luftområdet över deras territorium. Det är brukligt att staterna inrättar inbördes lufttransporter genom bilaterala luftfartsavtal (ASA), i vilka de särskilda rättigheter som ömsesidigt beviljas och villkoren för deras utövande fastställs. Trafikrättigheter och tjänster med direkt anknytning till utövandet av dessa är uttryckligen undantagna från tillämpningsområdet för det allmänna tjänstehandelsavtalet⁴.

Inom unionen grundas rätten för medlemsstaternas lufttrafikföretag (EU-lufttrafikföretag) att tillhandahålla lufttrafik inom unionen uteslutande på Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, i vilken även reglerna för utfärdande av tillstånd för dessa företag fastställs.

Vid övergångsperiodens utgång kommer lufttrafiken mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna inte längre att regleras av den förordningen.

Av detta följer att det, i avsaknad av ett avtal mellan unionen och Förenade kungariket på området, inte skulle finnas någon rättslig grund för de respektive lufttrafikföretagens tillhandahållande av lufttrafik mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna efter utgången av övergångsperioden enligt utträdesavtalet.

¹ EUT L 29, 31.1.2020, s. 7.

² Rådets beslut (EU) 2020/135 av den 30 januari 2020 om ingående av avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 1).

³ EUT L 58, 27.2.2020, s. 53.

⁴ Bilaga 1B till Marrakechavtalet om upprättande av Världshandelsorganisationen, upprättat i Marrakech den 15 april 1994.

Direkta lufttransporttjänster mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna är nästan helt i händerna av Förenade kungarikets lufttrafikföretag och EU-lufttrafikföretag. Om dessa lufttrafikföretag skulle förlora sin rätt att tillhandahålla lufttrafik mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna skulle det därför medföra allvarliga störningar. De flesta, om inte alla, flyglinjer mellan unionen och Förenade kungariket skulle upphöra att trafikeras. Däremot skulle sträckor inom unionen som Förenade kungariket flygbolag inte längre trafikerar efter övergångsperiodens utgång vara fullt tillgängliga för EU-lufttrafikföretag.

I ett scenario utan avtal förväntas följderna för båda parter ekonomier bli allvarliga, så som beskrivs nedan: flygtider och kostnader för flygresor skulle öka avsevärt eftersom man skulle behöva hitta alternativa rutter, och pressen på infrastrukturen på dessa rutter skulle tillta, medan efterfrågan på lufttransporter skulle minska. Till följd härav skulle inte bara lufttransportsektorn, utan även andra sektorer i näringslivet som till stora delar är beroende av flyg drabbas. De resulterande handelshindren skulle försvåra handeln med avlägsna marknader och företagsflyttar. Störningar i luftfartsförbindelser skulle medföra förlust av en strategisk tillgång för unionen och medlemsstaterna.

Syftet med detta förslag är således att fastställa provisoriska åtgärder för att reglera luftfarten mellan unionen och Förenade kungariket efter övergångsperiodens utgång, om ingen överenskommelse kan nås som omfattar dessa frågor.

Denna akt är en del av ett åtgärdspaket som kommissionen antar.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag till förordning är avsett som en lex specialis för att åtgärda en del av följderna av att förordning (EG) nr 1008/2008 inte längre kommer att vara tillämplig på lufttransporter mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna från och med övergångsperiodens utgång, och i avsaknad av ett avtal om de framtida förbindelserna mellan unionen och Förenade kungariket. De föreslagna bestämmelserna är begränsade till vad som är nödvändigt i detta hänseende, för att undvika oproportionella störningar. Detta förslag är därför fullt förenligt med befintlig lagstiftning, och särskilt med förordning (EG) nr 1008/2008.

Den föreslagna förordningen är därför avsedd som en tillfällig åtgärd för att upprätthålla transportförbindelserna och bevara unionens intressen under en begränsad period och fram till dess att ett avtal mellan unionen och Förenade kungariket i frågan kan ingås och träda i kraft.

Den föreslagna förordningen skulle inte påverka utformningen av ett framtida luftfartsavtal med Förenade kungariket.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Detta förslag kompletterar unionens förordning (EG) nr 1008/2008. Även om den metod som tillämpas i unionens luftfartsavtal med tredje länder har respekterats på vissa områden (t.ex. för trafikstillstånd), innebär förordningens särskilda syfte och sammanhang, liksom dess unilaterala karaktär, att det krävs en mer restriktiv metod för tilldelning av rättigheter, men också särskilda bestämmelser för att bibehålla lika rättigheter och villkor.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden är artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Förslaget kompletterar förordning (EG) nr 1008/2008, så att grundläggande förbindelser säkerställs trots att förordningen kommer att ha upphört att gälla för de berörda transporterna. Sådana förbindelser skulle säkerställas på likvärdigt sätt för trafik till och från alla platser i unionen, vilket gör det möjligt att undvika snedvridningar på den inre marknaden. Åtgärder på unionsnivå är därför oundgängliga, eftersom det åstundade resultatet inte kan uppnås genom åtgärder på medlemsstatsnivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Den föreslagna förordningen anses vara proportionell eftersom den kan undvika oproportionella störningar på ett sätt som även garanterar lika konkurrensvillkor för EU:s lufttrafikföretag. Den går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Detta är bland annat fallet med avseende på de förhållanden under vilka de relevanta rättigheterna beviljas, till exempel behovet av att motsvarande rättigheter beviljas av Förenade kungariket och sund konkurrens, och med avseende på tidsmässig begränsning av ordningen fram till dess att ett EU-luftfartsavtal med Förenade kungariket har trätt i kraft.

- **Val av instrument**

Eftersom rättsakten reglerar frågor med nära anknytning till förordning (EG) nr 1008/2008 och liksom den förordningen är avsedd att garantera fullt harmoniserade konkurrensvillkor, bör den ta sig formen av en förordning. Det är också den form som är bäst lämpad, sett utifrån det akuta läget/sammanhanget, eftersom den återstående tiden före övergångsperiodens utgång (i avsaknad av ett avtal om de framtida förbindelserna mellan unionen och Förenade kungariket) är alltför kort för att medge införlivande av bestämmelserna i ett direktiv.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Detta är inte tillämpligt eftersom detta förslag föranleds av en exceptionell, tillfällig och unik händelse, som inte har något samband med målen för den befintliga lagstiftningen.

- **Samråd med berörda parter**

De utmaningar som uppstår till följd av förhandlingarna om ett avtal mellan unionen och Förenade kungariket, och möjliga lösningar, har tagits upp av olika intressenter på luftfartsområdet och företrädare för medlemsstaterna både före och efter ingåendet av utträdesavtalet.

Det faktum att den övergångsperiod som fastställs i utträdesavtalet löper ut den 31 december 2020, behovet av att förbereda sig för oundvikliga förändringar den 1 januari 2021 och eventuella ytterligare åtgärder som kan komma att vidtas om ingen överenskommelse nås har diskuterats med företrädare för medlemsstaterna och olika berörda parter på luftfartsområdet i samband med övergripande och särskilda möten i Bryssel och i medlemsstaterna.

Ett gemensamt tema i de framlagda synpunkterna var behovet av lagstiftningsåtgärder för att upprätthålla en viss grad av flygförbindelser när unionsrätten upphör att gälla för Förenade kungariket. När det gäller trafikrättigheter är de berörda parterna inte i stånd att vidta egna beredskapsåtgärder för att dämpa de skadliga effekterna av en eventuell avsaknad av ett avtal som omfattar dessa frågor. Minst sex lufttrafikföretag och grupper av företrädare för lufttrafikföretag och flygplatser ansåg att en hög nivå av flygförbindelser bör upprätthållas med Förenade kungarikets lufttrafikföretag genom att en hög nivå av marknadstillträde upprätthålls. Andra berörda parter (främst representanter för EU-lufttrafikföretag) framhöll emellertid att status quo inte bör upprätthållas i avsaknad av fullständig rättslig anpassning, för att säkerställa lika villkor på marknaden. De flesta av de kommentarer som inkom före utträdet, även från medlemsstaterna i samband med seminarier som anordnades av kommissionen 2018, har bekräftats och utvidgats därefter, även med tanke på de framtida förbindelserna.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Berörda parter har delgivit kommissionen flera bedömningar av följderna av Förenade kungarikets utträde för luftfartssektorn. Enligt dessa bedömningar skulle avsaknaden av flygtrafik mellan EU och Förenade kungariket medföra betydande störningar i EU. Flygförbindelser spelar en avgörande roll inom ekonomin i stort. Luftfarten underlättar inte bara rörligheten, utan är också en stark drivkraft för handeln, tillväxten och sysselsättningen. Luftfartens direkta bidrag till EU:s BNP uppgår till 168 miljarder euro, medan den sammanlagda effekten, inbegripet turism, är så stor som 672 miljarder euro genom multiplikatoreffekt⁵. Sammanlagt utgjorde de passagerare som reser mellan EU och Förenade kungariket 24 % av all trafik inom EU under 2019, men detta varierade avsevärt mellan EU:s olika medlemsstater. Dessutom erbjöds 2019 19,5 % av alla flygstolar på reguljära linjer inom EU av lufttrafikföretag med tillstånd utfärdat i Förenade kungariket, medan 50,4 % av lufttrafiken mellan EU och Förenade kungariket erbjöds av lufttrafikföretag med tillstånd utfärdat i EU. Alternativa transportmöjligheter är framför allt järnvägs- och sjöfartsförbindelser, men endast för ett litet antal länder såsom Belgien, Frankrike och Irland. För andra länder som ligger längre bort, i unionens östra och södra delar, innebär de långa transporttiderna på väg och järnväg att detta inte är ett alternativ till flygresor. De betydande negativa effekter som den totala förlusten av flygförbindelser skulle ha på ekonomin i EU och för medborgare måste därför minskas.

Det står klart att de negativa effekterna av allvarliga störningar i flygförbindelserna mellan Förenade kungariket och unionen endast skulle förstärkas under och i efterverkningarna av den rådande pandemikrisen, som har varit en svår belastning för unionens luftfartsindustri och ekonomin i stort.

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

- **Konsekvensbedömning**

En konsekvensbedömning behövs inte eftersom situationen är exceptionell och eftersom behovet under den period under vilken Förenade kungarikets status ändras är begränsat. Det finns inga alternativa strategiska lösningar som i materiellt eller rättsligt hänseende skiljer sig från den föreslagna.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget inverkar inte på skyddet av de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Ej tillämpligt.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Ej tillämpligt.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Ej tillämpligt.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Som nämnts ovan är syftet med detta förslag att fastställa provisoriska åtgärder för att reglera luftfarten mellan unionen och Förenade kungariket efter övergångsperiodens utgång, om ingen överenskommelse kan nås som omfattar dessa frågor (artikel 1). Dessa åtgärder är avsedda att upprätthålla grundläggande trafikförbindelser under en övergångsperiod fram till dess att ett sådant avtal kan ingås (artikel 14).

För det första (artikel 3), föreskrivs i förslaget till förordning det ensidiga beviljandet av första, andra, tredje och fjärde frihetsrättigheter till Förenade kungarikets lufttrafikföretag så att dessa kan fortsätta att flyga över och göra tekniska stopp på unionens territorium, samt trafikera direkta förbindelser mellan respektive territorier. Det görs ingen åtskillnad mellan passagerar- och fraktrafik, eller mellan regelbunden och icke-regelbunden trafik. Det kommer också att vara möjligt (artikel 4) för brittiska lufttrafikföretag att tillhandahålla dessa tjänster genom gemensamma linjebeteckningar (code-sharing) eller avtal om reserverat utrymme, och att ingå leasingavtal på strikta villkor (artikel 5), men Change of gauge eller samterminering har inte planerats.

Eftersom de rättigheter som beviljats Förenade kungarikets lufttrafikföretag omfattas av en princip om ömsesidighet innehåller förslaget till förordning (artikel 6) en mekanism för att säkerställa att de rättigheter som unionens flygbolag åtnjuter i Förenade kungariket även framöver motsvarar dem som beviljas Förenade kungarikets lufttrafikföretag enligt den föreslagna förordningen. Om så inte är fallet ska kommissionen ges befogenhet att anta de åtgärder som krävs för att korrigera situationen genom genomförandeakter, inbegripet begränsning eller återkallande av trafiktillstånd för Förenade kungarikets lufttrafikföretag.

Bedömningen av graden av likvärdighet och kommissionens antagande av korrigerande åtgärder är inte endast kopplade till en strikt, formell överensstämmelse mellan de båda rättsordningarna; Detta beror på de markanta skillnaderna mellan de respektive marknaderna och att man vill undvika en lösning som endast eftersträvar en blind avspegling – något som i slutändan skulle kunna stå i strid med unionen intressen.

Precis som i alla sina luftfartsavtal strävar unionen i den föreslagna förordningen efter en flexibel mekanism för att säkerställa att EU-lufttrafikföretagen åtnjuter rättvisa och lika möjligheter att konkurrera med flygbolag i Förenade kungariket när Förenade kungariket inte längre kommer att vara bundet av unionens lagstiftning, trots att förordningen även syftar till att tillfälligt säkerställa grundläggande förbindelser. Likvärdiga villkor förutsätter att Förenade kungariket, också efter övergångsperiodens utgång, fortsätter att tillämpa tillräckligt höga standarder på området för luftfartstransporter vad gäller rättvis konkurrens, inbegripet reglering av karteller, missbruk av dominerande ställning och sammanslagningar, förbud mot omotiverat statsstöd, skydd för arbetstagare, miljöskydd, Säkerhet och luftfartsskydd. Det måste dessutom säkerställas att unionens transportörer inte diskrimineras i Förenade kungariket, vare sig rättsligt eller faktiskt. I den föreslagna förordningen åläggs således kommissionen (artikel 7) att övervaka konkurrensvillkoren mellan unionens och Förenade kungarikets lufttrafikföretag, och ges befogenhet att genom genomförandeakter anta de åtgärder som behövs för att säkerställa att dessa villkor uppfylls vid alla tidpunkter.

Nödvändiga förfaranden har fastställts för att göra det möjligt för medlemsstaterna att kontrollera att lufttrafikföretag, flygplan och besättningar som flyger in på deras territorium inom ramen för denna förordning har licensierats eller godkänts av Förenade kungariket i enlighet med internationellt erkända säkerhetsstandarder, att all relevant nationell lagstiftning och unionslagstiftning följs, och att de tillerkända rättigheterna inte överskrids (artiklarna 8–11).

En uttrycklig bestämmelse ska påminna om att medlemsstaterna inte får förhandla om eller ingå bilaterala luftfartsavtal med Förenade kungariket om frågor som omfattas av denna förordning, och att de inte heller på annat sätt i samband med lufttransport får bevilja Förenade kungarikets lufttrafikföretag några rättigheter utöver dem som fastställs i denna förordning (artikel 3). De respektive behöriga myndigheterna kommer givetvis att kunna samarbeta i den utsträckning som krävs för en god tillämpning av förordningen (artikel 12), så att minsta möjliga störningar uppstår i förvaltningen av den lufttrafik som även i fortsättningen kommer att tillhandahållas i enlighet med den förordningen efter övergångsperiodens utgång.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om gemensamma bestämmelser för grundläggande flygförbindelser efter den övergångsperiod som avses i avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet³, och

av följande skäl:

- (1) Avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen⁴ (nedan kallat *utträdesavtalet*) ingicks av unionen genom rådets beslut (EU) 2020/135⁵ och trädde i kraft den 1 februari 2020. Den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet, under vilken unionslagstiftningen fortsätter att gälla för och i Förenade kungariket i enlighet med artikel 127 i det avtalet, löper ut den 31 december 2020. Den 25 februari 2020 antog rådet beslut (EU, Euratom) 2020/266 om bemyndigande att inleda förhandlingar med Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om ett

¹ Yttrande av den

² Yttrande av den

³ Europaparlamentets ståndpunkt av den

⁴ EUT L 29, 31.1.2020, s. 7.

⁵ Rådets beslut (EU) 2020/135 av den 30 januari 2020 om ingående av avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 1).

nytt partnerskapsavtal⁶. Som framgår av förhandlingsdirektiven omfattar bemyndigandet bland annat de aspekter som krävs för att på ett heltäckande sätt behandla luftfartsförbindelserna med Förenade kungariket efter övergångsperiodens utgång. Det är emellertid oklart huruvida ett avtal mellan unionen och Förenade kungariket om deras framtida förbindelser på detta område kommer att ha trätt i kraft vid den periodens utgång.

- (2) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008⁷ fastställs villkoren för utfärdande av unionens operativa licens för lufttrafikföretag och friheten att tillhandahålla lufttrafik inom unionen.
- (3) Vid övergångsperiodens utgång och i avsaknad av särskilda bestämmelser skulle alla rättigheter och skyldigheter som följer av unionsrätten med avseende på marknadstillträde enligt förordning (EG) nr 1008/2008 upphöra, i den mån förhållandet mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna berörs.
- (4) Det är därför nödvändigt att införa en rad tillfälliga åtgärder så att lufttrafikföretag med licens i Förenade kungariket kan tillhandahålla lufttransporttjänster mellan detta lands territorium och medlemsstaterna. För att säkerställa en korrekt balans mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna bör de rättigheter som sålunda tilldelats gälla på villkor att Förenade kungariket tilldelar motsvarande rättigheter till lufttrafikföretag med licens i unionen och omfattas av vissa bestämmelser om rättvis konkurrens.
- (5) För att återspegla dess tillfälliga karaktär bör tillämpningen av denna förordning begränsas till den 30 juni 2021, eller fram till ikraftträdandet eller, när så föreskrivs, fram till en provisorisk tillämpning av ett framtida avtal om tillhandahållande av lufttrafik med Förenade kungariket i vilket unionen är part, och som kommissionen förhandlat fram i enlighet med artikel 218 i EUF-fördraget, beroende på vilket som infaller först.
- (6) För att upprätthålla ömsesidigt gynnsamma förbindelsenivåer, bör vissa överenskommelser om samverkande marknadsföring tillhandahållas för både Förenade kungarikets lufttrafikföretag och EU-lufttrafikföretag i enlighet med principen om ömsesidighet.
- (7) Denna förordning bör inte hindra medlemsstaterna från att bevilja EU-lufttrafikföretag tillstånd att bedriva regelbunden lufttrafik genom utövande av rättigheter som Förenade kungariket har beviljat dem, i likhet med situationer som uppstår inom ramen för internationella avtal. Vad gäller dessa tillstånd bör medlemsstaterna inte diskriminera mellan EU-lufttrafikföretag.
- (8) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på antagandet av åtgärder som garanterar en balanserad ömsesidighet mellan de rättigheter som unionen respektive Förenade kungariket unilateralt har beviljat varandras lufttrafikföretag, och för att säkerställa att EU-lufttrafikföretag kan konkurrera med Förenade kungarikets lufttrafikföretag på rättvisa villkor när de tillhandahåller lufttrafiktjänster. Dessa

⁶ EUT L 58, 27.2.2020, s. 53.

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁸. Med hänsyn till deras potentiella inverkan på medlemsstaternas flygförbindelser, bör granskningsförfarandet användas vid antagandet av dessa åtgärder. Kommissionen bör anta omedelbart tillämpliga genomförandeakter om det, i vederbörligen motiverade fall, är nödvändigt på grund av tvingande skäl till skyndsamhet. Sådana vederbörligen motiverade fall kan uppkomma i situationer där Förenade kungariket inte ger likvärdiga rättigheter till EU-lufttrafikföretag och därmed orsakar en uppenbar obalans, eller fall där mindre gynnsamma konkurrensvillkor än de som Förenade kungarikets lufttrafikföretag åtnjuter vid tillhandahållandet av lufttransporttjänster som omfattas av denna förordning hotar EU-lufttrafikföretags ekonomiska lönsamhet.

- (9) Eftersom målet för denna förordning, dvs. att fastställa tillfälliga åtgärder som reglerar lufttransporten mellan unionen och Förenade kungariket i avsaknad av ett avtal om deras framtida förbindelser på luftfartsområdet i slutet av övergångsperioden, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfång och effekter, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det målet.
- (10) Eftersom de föreslagna åtgärderna är av brådskande karaktär under den övergångsperiod som avses ovan, bör ett undantag föreskrivas från den tidsfrist på åtta veckor som avses i artikel 4 i det protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i Europeiska unionen som är fogat till fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.
- (11) Denna förordnings territoriella tillämpningsområde och eventuella hänvisningar i den till Förenade kungariket inbegriper inte Gibraltar.
- (12) Denna förordning påverkar inte Konungariket Spaniens rättsliga ståndpunkt i fråga om överhögheten över det territorium där Gibraltors flygplats är belägen.
- (13) Bestämmelserna i denna förordning bör träda i kraft så snart som möjligt och bör i princip tillämpas från och med dagen efter utgången av den övergångsperiod som avses i utträdesavtalet, såvida inte ett avtal som reglerar de framtida förbindelserna mellan unionen och Förenade kungariket på luftfartsområdet har trätt i kraft den dagen. För att nödvändiga administrativa förfaranden ska kunna genomföras så snart som möjligt bör vissa bestämmelser emellertid tillämpas från och med denna förordnings ikraftträdande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Artikel 1
Tillämpningsområde

I denna förordning fastställs tillfälliga åtgärder som reglerar lufttransporten mellan unionen och Förenade kungariket Storbritannien och Nordirland (nedan kallat *Förenade kungariket*) efter utgången av den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet.

Artikel 2
Definitioner

I denna förordning avses med

- 1) *lufttransport*: transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, inbegripet reguljär och icke-reguljär lufttrafik.
- 2) *internationell lufttransport*: lufttransport som passerar fler än en stats luftrum.
- 3) *EU-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens som utfärdats av en behörig tillståndsmyndighet i enlighet med kapitel II i förordning (EG) nr 1008/2008.
- 4) *Förenade kungarikets lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag som
 - a) har sin huvudsakliga verksamhet i Förenade kungariket och
 - b) uppfyller något av villkoren att
 - i) Förenade kungariket och/eller medborgare i Förenade kungariket äger mer än 50 % av företaget och utövar den faktiska kontrollen över det, direkt eller indirekt via en eller flera mellanhänder, eller
 - ii) unionens medlemsstater och/eller medborgare i unionens medlemsstater och/eller andra medlemsstater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och/eller medborgare i sådana stater, i alla kombinationer, ensamma eller tillsammans med Förenade kungariket och/eller medborgare i Förenade kungariket, äger mer än 50 % av företaget och utövar den faktiska kontrollen över det, direkt eller indirekt via en eller flera mellanhänder,
 - c) i det fall som avses i led b ii, innehade en giltig operativ licens i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008 dagen före första tillämpningsdagen för denna förordning enligt artikel 14.2 första stycket.
- 5) *faktisk kontroll*: ett förhållande som bygger på rättigheter, avtal eller andra medel, som var för sig eller tillsammans och med hänsyn till faktiska och rättsliga förhållanden ger möjligheter att direkt eller indirekt utöva ett avgörande inflytande på ett företag, särskilt genom
 - a) rätten att använda alla eller delar av ett företags tillgångar,

b) rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av företagets olika organ, eller på dessa organs omröstningar eller beslut, eller som på annat sätt ger ett avgörande inflytande på företagets verksamhet.

6) *konkurrensrätt*: lagstiftning som avser följande, där detta kan påverka lufttransporttjänster:

a) Beteende som består i

i) avtal mellan lufttrafikföretag, beslut av lufttrafikföretagssammanslutningar och samordnade förfaranden som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvräda konkurrensen,

ii) ett eller flera lufttrafikföretags missbruk av en dominerande ställning,

iii) åtgärder som Förenade kungariket vidtar eller upprätthåller i fråga om offentliga företag och företag som Förenade kungariket beviljar särskilda eller exklusiva rättigheter, och som står i strid med led i eller ii.

b) Lufttrafikföretagskoncentrationer som lägger väsentliga hinder i vägen för effektiv konkurrens, särskilt genom att upprätta eller förstärka en dominerande ställning.

7) *subvention*: alla finansiella bidrag som beviljas lufttrafikföretag eller flygplatser av staten eller något annat offentligt organ på någon nivå och som innebär en förmån, inbegripet

a) direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån eller kapitaltillskott, en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets förpliktelser, t.ex. lånegarantier, kapitaltillskott, ägarskap, konkursskydd eller försäkring,

b) efterskänkande av eller avstående från att driva in belopp som normalt skulle tas ut,

c) tillhandahållande av andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller förvärv av varor eller tjänster,

d) betalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrag åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som avses i leden a, b och c, vilka normalt ligger inom statens eller andra offentliga organs ansvarsområde, och förfarandet i praktiken inte skiljer sig från de offentliga myndigheternas normala praxis.

Ingen förmån anses föreligga om ett finansiellt bidrag tillhandahålls av staten eller ett offentligt organ om en privat marknadsaktör som endast drivs av vinstintresse, i samma situation som det offentliga organet i fråga, skulle ha tillhandahållit samma finansiella bidrag.

8) *oberoende konkurrensmyndighet*: en myndighet som ansvarar för tillämpningen och genomdrivandet av konkurrenslagstiftning samt för kontrollen av stöd, och uppfyller följande villkor:

a) myndigheten är operativt oberoende och förfogar över alla resurser som krävs för att den ska kunna utföra sina uppgifter,

b) när myndigheten utför sina uppgifter och utövar sina befogenheter, ges den alla nödvändiga garantier för oberoende från politisk eller annan yttre påverkan, samt agerar opartiskt, och

c) myndighetens beslut kan överklagas till domstol.

9) *diskriminering*: differentiering av alla slag utan objektiv motivering med avseende på leverans av varor eller tillhandahållande av tjänster, även offentliga tjänster, som används för drift av lufttransporttjänster, eller i fråga om deras behandling av myndigheter som är relevanta för sådana tjänster.

10) *regelbunden lufttransporttjänst*: en serie flygningar med följande egenskaper:

a) För varje flygning erbjuds platser och/eller kapacitet att transportera gods och/eller post för försäljning till enskilda personer (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade ombud).

b) Lufttransporten går mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen

i) enligt en offentliggjord tidtabell, eller

ii) med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en tydlig och planmässig serie.

11) *icke-regelbunden lufttransporttjänst*: en kommersiell lufttransporttjänst som utförs på annat sätt än som en regelbunden lufttransporttjänst.

12) *unionens territorium*: landterritorium, inre vatten och territorialvatten i medlemsstaterna, på vilka fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionsätt är tillämpliga och enligt de villkor som fastställs i dessa fördrag, samt luftrummet ovanför dem.

13) *Förenade kungarikets territorium*: Förenade kungarikets landterritorium, inre vatten, och territorialvatten, och luftrummet ovanför dem.

14) *Chicagokonventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944.

Artikel 3 *Trafikrättigheter*

1. Förenade kungarikets lufttrafikföretag får, på de villkor som anges i denna förordning,

a) flyga över unionens territorium utan att landa,

b) landa på unionens territorium för andra ändamål än trafikändamål, i den mening som avses i Chicagokonventionen,

c) utföra regelbundna och icke-regelbundna internationella lufttransporttjänster för passagerare, kombinationer av passagerare och gods och rena frakttjänster mellan två punkter, varav den ena är belägen på Förenade kungarikets territorium och den andra på unionens territorium.

3. Medlemsstaterna får inte förhandla eller ingå bilaterala avtal eller överenskommelser med Förenade kungariket om frågor som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning som avser den period då denna förordning är i kraft. Under den perioden ska de, i samband med lufttransporter, inte bevilja Förenade kungarikets lufttrafikföretag några andra rättigheter än de som beviljas genom denna förordning.

4. Utan att det påverkar punkt 3 får medlemsstaterna i enlighet med nationell lagstiftning tillåta tillhandahållandet av ambulansflyg på sina territorier med luftfartyg som är registrerade i Förenade kungariket.

Artikel 4

Avtal om samverkande marknadsföring

1. Lufttransporttjänster i enlighet med artikel 3 får tillhandahållas genom överenskommelser om reserverad platskapacitet (s.k. block-space) eller gemensamma linjebeteckningar enligt följande:

a) Lufttrafikföretaget från Förenade kungariket får agera som marknadsansvarigt lufttrafikföretag i en överenskommelse med vilket som helst lufttrafikföretag som utför flygningen vilket är ett lufttrafikföretag från unionen eller ett lufttrafikföretag från Förenade kungariket, eller med vilket som helst lufttrafikföretag som utför flygningen från ett tredjeland som enligt unionsrätten eller, i tillämpliga fall, enligt den berörda medlemsstatens eller de berörda medlemsstaternas rätt, har de trafikrättigheter som krävs samt rätten för sina lufttrafikföretag att utöva dessa rättigheter inom ramen för överenskommelsen i fråga.

b) Förenade kungarikets lufttrafikföretag får agera som det lufttrafikföretag som utför flygningen i en överenskommelse med vilket som helst marknadsansvarigt lufttrafikföretag som är ett EU-lufttrafikföretag eller ett av Förenade kungarikets lufttrafikföretag, eller med vilket som helst marknadsansvarigt lufttrafikföretag i ett tredjeland som enligt unionsrätten eller, i tillämpliga fall, enligt den berörda medlemsstatens eller de berörda medlemsstaternas rätt, har de linjerättigheter som krävs samt rätten för sina lufttrafikföretag att utöva dessa rättigheter inom ramen för avtalet i fråga.

2. De rättigheter som beviljas Förenade kungarikets lufttrafikföretag enligt punkt 1 kan aldrig tolkas som att lufttrafikföretag i ett tredjeland tilldelas -andra rättigheter än de som de beviljas enligt unionsrätten eller enligt den berörda medlemsstatens eller de berörda medlemsstaternas rätt.

3. Tillämpningen av avtal om reserverat utrymme på luftfartyg eller om gemensamma linjebeteckningar kan aldrig, varken som det lufttrafikföretag som utför flygningen eller som marknadsansvarigt lufttrafikföretag, ge ett av Förenade kungarikets lufttrafikföretag rätt att utöva andra rättigheter än de som anges i artikel 3.1.

Detta ska inte hindra Förenade kungarikets lufttrafikföretag från att tillhandahålla lufttrafikföretag mellan vilka två punkter som helst där den ena är belägen inom unionens territorium och den andra är belägen i ett tredjeland, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

a) Lufttrafikföretaget från Förenade kungariket agerar som marknadsansvarigt lufttrafikföretag i en överenskommelse om reserverat utrymme på luftfartyg, eller om gemensamma linjebeteckningar, där det lufttrafikföretag som utför flygningen enligt den

berörda medlemsstatens eller de berörda medlemsstaternas rätt har de trafikrättigheter som krävs samt rätten för sina lufttrafikföretag att utöva dessa rättigheter inom ramen för överenskommelsen i fråga.

b) Transporttjänsten i fråga utgör en del av en transport som utförs av det lufttrafikföretaget från Förenade kungariket mellan en punkt inom Förenade kungarikets territorium och den berörda punkten i ett tredjeland.

4. De berörda medlemsstaterna ska kräva att de överenskommelser som avses i denna artikel ska godkännas av deras behöriga myndigheter i syfte att kontrollera att de villkor som fastställs i denna artikel samt övriga tillämpliga krav i unionsrätten och nationell rätt, i synnerhet vad gäller säkerhet och luftfartsskydd, är uppfyllda.

Artikel 5 *Flygplansleasing*

1. Vid utövandet av de rättigheter som föreskrivs i artikel 3.1 får Förenade kungarikets lufttrafikföretag tillhandahålla lufttransporttjänster med sina egna luftfartyg och i samtliga följande fall:

a) Med luftfartyg som hyrs in utan besättning från en uthyrare.

b) Med luftfartyg som hyrs in med besättning från andra lufttrafikföretag i Förenade kungariket.

c) Med luftfartyg som hyrs in med besättning från lufttrafikföretag i ett annat land än Förenade kungariket, under förutsättning att inhyrningen är berättigad på grundval av exceptionella behov, säsongrelaterade kapacitetsbehov eller inhyrarens operativa svårigheter och inhyrningen inte överstiger den tid som är absolut nödvändig för att tillgodose dessa behov eller övervinna dessa svårigheter.

2. De berörda medlemsstaterna ska kräva att de överenskommelser som avses i punkt 1 ska godkännas av deras behöriga myndigheter i syfte att kontrollera att de villkor som fastställs däri samt övriga tillämpliga krav i unionsrätten och nationell rätt, i synnerhet vad gäller säkerhet och luftfartsskydd, är uppfyllda.

Artikel 6 *Likvärdiga rättigheter*

1. Kommissionen ska övervaka de rättigheter som beviljats EU-lufttrafikföretag av Förenade kungariket och villkoren för deras utövande.

2. Om kommissionen fastställer att de rättigheter som Förenade kungariket beviljat EU-lufttrafikföretag inte rättsligt eller faktiskt motsvarar de rättigheter som har beviljats Förenade kungarikets lufttrafikföretag enligt denna förordning, eller att dessa rättigheter inte är lika tillgängliga för alla EU-lufttrafikföretag, ska kommissionen, utan dröjsmål och för att återställa likvärdigheten, anta genomförandeakter för att

a) fastställa gränser för tillåten kapacitet för regelbundna lufttransporttjänster som är tillgängliga för Förenade kungarikets lufttrafikföretag samt ålägga medlemsstaterna att i

enlighet med detta anpassa trafikillstånden för Förenade kungarikets lufttrafikföretag, både befintliga och nya,

- b) kräva att medlemsstaterna vägrar, tillfälligt drar in eller återkallar dessa trafikillstånd, eller
- c) införa avgifter eller operativa begränsningar.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2. De ska antas i enlighet med det skyndsamma förfarandet i artikel 13.3 om det, i vederbörligen motiverade fall av allvarlig brist på likvärdighet vid tillämpningen av punkt 2, är nödvändigt på grund av tvingande skäl till skyndsamhet.

Artikel 7 *Rättvis konkurrens*

1. Kommissionen ska övervaka de villkor enligt vilka EU-lufttrafikföretag och EU-flygplatser konkurrerar med Förenade kungarikets lufttrafikföretag och flygplatser om tillhandahållande av lufttransporttjänster som omfattas av denna förordning.

2. Om den fastställer att dessa villkor, till följd av någon av de situationer som avses i punkt 3, är märkbart mindre gynnsamma än de som åtnjuts av Förenade kungarikets lufttrafikföretag, ska kommissionen, utan dröjsmål och i syfte att åtgärda situationen, anta genomförandeakter för att

- a) fastställa gränser för tillåten kapacitet för regelbundna lufttransporttjänster som är tillgängliga för Förenade kungarikets lufttrafikföretag samt ålägga medlemsstaterna att i enlighet med detta anpassa trafikillstånden för Förenade kungarikets lufttrafikföretag, både befintliga och nya,
- b) kräva att medlemsstaterna nekar, tillfälligt drar in eller återkallar dessa trafikillstånd för vissa eller alla Förenade kungarikets lufttrafikföretag, eller
- c) införa avgifter eller operativa begränsningar.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2. De ska antas i enlighet med det skyndsamma förfarandet i artikel 13.3 om det, i vederbörligen motiverade fall där den ekonomiska lönsamheten hos en eller flera av EU-lufttrafikföretags transporter hotas, är nödvändigt på grund av tvingande skäl till skyndsamhet.

3. Genomförandeakterna som avses i punkt 2 ska, om inte annat följer av de villkor som specificeras i den punkten, antas för att åtgärda följande situationer:

- a) Förenade kungariket beviljar subventioner.
- b) Förenade kungariket underlåter att införa eller effektivt tillämpa konkurrensrätten.
- c) Förenade kungariket underlåter att inrätta eller bibehålla en oberoende konkurrensmyndighet.

d) Förenade kungariket tillämpar standarder för skydd av arbetstagare, säkerhet, luftfartsskydd, miljö eller passagerares rättigheter som är mindre stränga än de som fastställs i unionsrätten eller, i avsaknad av tillämpliga bestämmelser i unionsrätten, är mindre stränga än de som tillämpas av alla medlemsstater eller, under alla omständigheter, mindre stränga än relevanta internationella standarder.

e) Alla former av diskriminering mot EU-lufttrafikföretag.

4. För de syften som avses i punkt 1 får kommissionen begära information från de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket, Förenade kungarikets lufttrafikföretag eller flygplatser i Förenade kungariket. Om de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket, Förenade kungarikets lufttrafikföretag eller flygplatser i Förenade kungariket inte tillhandahåller den begärda informationen inom den tidsfrist som kommissionen fastställt, eller tillhandahåller ofullständig information, får kommissionen vidta åtgärder i enlighet med punkt 2.

5. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/712⁹ ska inte tillämpas på frågor som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.

Artikel 8 *Trafiktillstånd*

1. Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt om flygsäkerhet ska Förenade kungarikets lufttrafikföretag, i syfte att utöva de rättigheter som beviljas dem enligt artikel 3, vara skyldiga att erhålla trafiktillstånd i varje medlemsstat där de vill bedriva verksamhet.

2. Vid mottagandet av en ansökan om trafiktillstånd från ett av Förenade kungarikets lufttrafikföretag ska den berörda medlemsstaten bevilja lämpliga trafiktillstånd utan onödigt dröjsmål, förutsatt att

a) det sökande lufttrafikföretaget från Förenade kungariket innehar en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med Förenade kungarikets lagstiftning, och

b) effektiv tillsyn över Förenade kungarikets lufttrafikföretag utövas och bibehålls av Förenade kungariket, den behöriga myndigheten är tydligt angiven och Förenade kungarikets lufttrafikföretag innehar ett drifttillstånd som utfärdats av denna myndighet.

3. Utan att det påverkar behovet av att ge tillräcklig tid för att utföra nödvändiga bedömningar, ska Förenade kungarikets lufttrafikföretag vara berättigade att lämna in sina ansökningar om trafiktillstånd från och med den dag då denna förordning träder i kraft. Medlemsstaterna ska ha befogenhet att godkänna dessa ansökningar från och med den dagen, under förutsättning att villkoren för sådant godkännande är uppfyllda. Tillstånd som beviljas på detta sätt ska dock få verkan tidigast den första tillämpningsdagen för denna förordning i enlighet med artikel 14.2 första stycket.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/712 av den 17 april 2019 om skydd av konkurrensen inom luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 868/2004, EUT L 123, 10.5.2019, s. 4.

Artikel 9
Driftsplaner, program och tidtabeller

1. Förenade kungarikets lufttrafikföretag ska lämna in driftfärdplaner, operativa program och tidtabeller för lufttrafiktjänster till de behöriga myndigheterna i varje berörd medlemsstat för godkännande. Detta ska ske minst 30 dagar innan verksamheten påbörjas.
2. Om inte annat följer av artikel 8 kan driftfärdplaner, operativa program och tidtabeller för den Iata-säsong som pågår den första dagen för tillämpningen av denna förordning enligt artikel 14.2 första stycket, och för den första därpå följande säsongen, lämnas in och godkänns före detta datum.
3. Denna förordning får inte hindra medlemsstaterna från att bevilja EU-lufttrafikföretag tillstånd att bedriva regelbunden lufttrafik genom utövande av rättigheter som Förenade kungariket har beviljat dem. Vad gäller dessa tillstånd ska medlemsstaterna inte diskriminera mellan EU-lufttrafikföretag.

Artikel 10
Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande och begränsning av tillstånd

1. Medlemsstaterna ska vägra eller, i förekommande fall, återkalla eller tillfälligt upphäva trafikillståndet för Förenade kungarikets lufttrafikföretag
 - a) om lufttrafikföretaget inte kan betraktas som brittiskt lufttrafikföretag enligt denna förordning, eller
 - b) om villkoren i artikel 8.2 inte uppfylls.
2. Medlemsstaterna ska vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, begränsa eller villkora trafikillstånd för Förenade kungarikets lufttrafikföretag, eller begränsa eller införa villkor för företagets verksamhet, under följande omständigheter:
 - a) De tillämpliga kraven på säkerhet och luftfartsskydd är inte uppfyllda.
 - b) De tillämpliga kraven för inresa i, verksamhet inom eller avresa från den berörda medlemsstatens territorium för luftfartyg i lufttransport är inte uppfyllda.
 - c) De tillämpliga kraven för inresa i, verksamhet inom eller avresa från den berörda medlemsstatens territorium för passagerare, besättning, bagage, gods och/eller post ombord på luftfartyg (inbegripet bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull och karantän eller, i fråga om försändelser, postföreskrifterna) är inte uppfyllda.
3. Medlemsstaterna ska vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, begränsa eller villkora trafikillstånd för Förenade kungarikets lufttrafikföretag, eller begränsa eller införa villkor för företagets verksamhet, om detta krävs av kommissionen i enlighet med artikel 6 eller 7.
4. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om alla beslut om att vägra eller återkalla trafikillstånd för ett av Förenade kungarikets lufttrafikföretag enligt punkterna 1 och 2 utan onödigt dröjsmål.

Artikel 11
Certifikat och licenser

Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och licenser som har utfärdats eller godkänts av Förenade kungariket och som fortfarande är i kraft ska av medlemsstaterna erkännas som giltiga för Förenade kungarikets lufttrafikföretags tillhandahållande av lufttransporttjänster enligt denna förordning, under förutsättning att dessa certifikat eller licenser har utfärdats eller erkänts giltiga som enligt och i överensstämmelse med åtminstone de relevanta internationella standarder som fastställs enligt Chicagokonventionen.

Artikel 12
Samråd och samarbete

1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska samråda och samarbeta med de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket där så är nödvändigt för att säkerställa genomförandet av denna förordning.

2. Medlemsstaterna ska, på begäran, utan onödigt dröjsmål förse kommissionen med all information som erhållits enligt punkt 1 i denna artikel eller andra uppgifter som är relevanta för tillämpningen av artiklarna 6 och 7.

Artikel 13
Kommittéer

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom förordning (EU) nr 1008/2008. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) 182/2011 tillämpas.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 8 i förordning (EU) 182/2011 jämförd med artikel 5 i den förordningen tillämpas.

Artikel 14
Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Den ska tillämpas från och med dagen efter den dag då unionsrätten upphör att vara tillämplig på Förenade kungariket enligt artiklarna 126 och 127 i utträdesfördraget.

Artiklarna 8.3 och 9.2 ska dock tillämpas från och med dagen för denna förordnings ikraftträdande.

3. Denna förordning ska inte tillämpas om ett avtal om tillhandahållandet av luftfart med Förenade kungariket i vilket Unionen är part har trätt i kraft senast den dag som avses i punkt 2 första stycket.

4. Denna förordning upphör att gälla det av följande datum som infaller först:

- a) den 30 juni 2021,
- b) den dag då ett avtal som avses i punkt 3 träder i kraft eller, i förekommande fall, den dag från och med vilken det börjar tillämpas provisoriskt.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande