



Brüssel, den 18. Dezember 2020
(OR. en)

14060/20

**Interinstitutionelles Dossier:
2020/0363(COD)**

**CODEC 1345
UK 129
PREP-BXT 68
AVIATION 250
PE 102**

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr nach dem Ende des im Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft genannten Übergangszeitraums – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Brüssel, 14.-18. Dezember 2020)

I. EINLEITUNG

Der Rat, das Europäische Parlament und die Kommission haben eine Reihe informeller Gespräche geführt, um in erster Lesung zu einer Einigung über dieses Dossier zu gelangen.

Nachdem das Parlament den Antrag des Ausschusses für Verkehr und Tourismus auf ein weiteres Vorgehen gemäß Artikel 163 der Geschäftsordnung (Dringlichkeitsverfahren) am 15. Dezember 2020 im Plenum gebilligt hatte, haben die Fraktionen PPE, S&D, Renew, ID, VERTS/ALE, ECR und GUE/NGL gemeinsam im Namen des Ausschusses für Verkehr und Tourismus einen Kompromissänderungsantrag (Änderungsantrag 1) zu dem oben genannten Verordnungsvorschlag eingereicht. Über diesen Änderungsantrag war bei den genannten informellen Gesprächen Einvernehmen erzielt worden.

II. ABSTIMMUNG

Das Parlament hat bei seiner Abstimmung im Plenum am 18. Dezember 2020 den Kompromissänderungsantrag (Änderungsantrag 1) zu dem oben genannten Verordnungsvorschlag

angenommen. Der Kommissionsvorschlag in der geänderten Fassung stellt den Standpunkt des Parlaments in erster Lesung dar und ist in dessen legislativer EntschlieÙung (siehe Anlage) enthalten¹.

Der Standpunkt des Parlaments entspricht der zuvor zwischen den Organen getroffenen Vereinbarung. Folglich dürfte der Rat in der Lage sein, den Standpunkt des Parlaments zu billigen. Der Gesetzgebungsakt würde anschließend in der Fassung des Standpunkts des Parlaments erlassen.

¹ Im Standpunkt des Parlaments in der Fassung der legislativen EntschlieÙung sind die am Kommissionsvorschlag vorgenommenen Änderungen wie folgt markiert: Ergänzungen zum Kommissionsvorschlag sind durch ***Fettdruck und Kursivschrift*** kenntlich gemacht. Das Symbol „■“ weist auf Textstreichungen hin.

P9_TA-PROV(2020)0387

Konnektivität im Luftverkehr nach dem Ende des Übergangszeitraums im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Dezember 2020 zu einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr nach dem Ende des im Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft genannten Übergangszeitraums (COM(2020)0827 – C9-0398/2020 – 2020/0363(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2020)0827),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0398/2020),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - nach Anhörung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - unter Hinweis auf die vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 16. Dezember 2020 gemachte Zusage, den Standpunkt des Europäischen Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,
 - gestützt auf die Artikel 59 und 163 seiner Geschäftsordnung,
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;

2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 18. Dezember 2020 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) 2020/... des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr nach dem Ende des im Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft *vorgesehenen* Übergangszeitraums

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Anhörung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 18. Dezember 2020.

In Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft³ (im Folgenden „Austrittsabkommen“) wurde von der Union mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates⁴ abgeschlossen und ist am 1. Februar 2020 in Kraft getreten. Der Übergangszeitraum nach Artikel 126 des Austrittsabkommens (im Folgenden „Übergangszeitraum“), in dem das Unionsrecht im Einklang mit Artikel 127 des Austrittsabkommens weiterhin für das und in dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland (im Folgenden "Vereinigtes Königreich") gilt, endet am 31. Dezember 2020. Am 25. Februar 2020 hat der Rat den Beschluss (EU, Euratom) 2020/266⁵ über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich über ein neues Partnerschaftsabkommen angenommen. Wie aus den Verhandlungsrichtlinien hervorgeht, deckt die Ermächtigung unter anderem die Fragen ab, die geklärt werden müssen, um die Luftverkehrsbeziehungen mit dem Vereinigten Königreich nach Ablauf des Übergangszeitraums umfassend zu regeln. Es ist jedoch ungewiss, ob bis zum Ende dieses Zeitraums ein Abkommen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich über ihre künftigen Beziehungen in diesem Bereich in Kraft getreten sein wird.

³ ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

⁴ Beschluss (EU) 2020/135 des Rates vom 30. Januar 2020 über den Abschluss des Abkommens über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 1).

⁵ Beschluss (EU, Euratom) 2020/266 des Rates vom 25. Februar 2020 über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über ein neues Partnerschaftsabkommen (ABl. L 58 vom 27.2.2020, S. 53).

- (2) In der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ sind die Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung der Union für Luftfahrtunternehmen sowie deren Freiheit zur Erbringung von Luftverkehrsdiensten innerhalb der EU festgeschrieben.
- (3) Am Ende des Übergangszeitraums und in Ermangelung etwaiger Sonderbestimmungen erlöschen alle Rechte und Pflichten aus dem EU-Recht, wie sie in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 in Bezug auf den Marktzugang festgelegt sind, sofern sie die Beziehung zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten betreffen.
- (4) Daher gilt es, vorübergehend Maßnahmen festzulegen, auf deren Grundlage im Vereinigten Königreich zugelassene Luftfahrtunternehmen Luftverkehrsdienste zwischen dessen Hoheitsgebiet und dem Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten erbringen können. Die Gewährung dieser Rechte sollte von der Gewährung gleichwertiger Rechte durch das Vereinigte Königreich für in der Union zugelassene Luftfahrtunternehmen abhängig gemacht werden und bestimmten Bedingungen zur Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs unterliegen, damit zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten ein echtes Gleichgewicht herrscht.

⁶ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

- (5) ***Die durch die COVID-19 Pandemie entstandene Krise stellt die Mitgliedstaaten vor bedeutende logistische Herausforderungen, insbesondere was die Fähigkeit betrifft bedeutende Mengen von Medizin, Impfstoffen und medizinischer Ausrüstung nach und aus Drittstaaten in kurzer Frist und unter besonders anspruchsvollen Lagerbedingungen und logistischen Bedingungen zu transportieren. Es ist notwendig sicherzustellen, dass eine ausreichende Luftverkehrskapazität zur Verfügung gestellt wird und den Mitgliedstaaten hierzu zusätzliche außerordentliche Flexibilität gewährt wird, einschließlich der Möglichkeit auf Luftfahrzeuge aus Drittstaaten zurückzugreifen. Zusätzliche Bestandteile der Verkehrsrechte der fünften Freiheit im Nurfrachtverkehr, die streng auf die ad hoc Ausführung dieser Art von Tätigkeit begrenzt ist, sollten daher gewährt werden, damit Luftfahrzeuge des Vereinigten Königreichs unter diesen außergewöhnlichen Umständen benutzt werden können. Die Mitgliedstaaten sollten außerdem die Möglichkeit haben, zusätzliche Rechte für die Zurverfügungstellung von Flugrettungsdiensten zu gewähren.***
- (6) Die zeitliche Befristung dieser Verordnung sollte dadurch zum Ausdruck kommen, dass ihre Anwendung bis zum 30. Juni 2021 oder bis zum Inkrafttreten oder gegebenenfalls bis zur vorläufigen Anwendung eines künftigen Abkommens beschränkt wird, das die Erbringung von Luftverkehrsdiensten mit dem Vereinigten Königreich regelt, dem die Union als Vertragspartei angehört und das von der Kommission nach Artikel 218 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ausgehandelt wurde, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.
- (7) Um ein für beide Seiten vorteilhaftes Konnektivitätsniveau aufrechtzuerhalten, sollten gemäß dem Grundsatz der Gegenseitigkeit bestimmte Vertriebs- Kooperationsvereinbarungen sowohl für Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs als auch für Luftfahrtunternehmen der Union vorgesehen werden.
- (8) ***Im Hinblick auf die außergewöhnlichen und einzigartigen Umstände, die den Erlass dieser Verordnung erfordern und im Einklang mit den Verträgen, ist es angemessen, dass die Union die entsprechende geteilte Zuständigkeit, die ihr die Verträge gewähren zeitweilig ausübt. Jede Auswirkung dieser Verordnung auf die Zuständigkeitsaufteilung zwischen der Union und den Mitgliedstaaten sollte jedoch zeitlich streng begrenzt sein.***

Die durch die Union ausgeübte Zuständigkeit sollte daher nur im Rahmen des Geltungszeitraums dieser Verordnung ausgeübt werden. Dementsprechend wird die so ausgeübte geteilte Zuständigkeit nicht mehr ausgeübt, sobald diese Verordnung nicht mehr gilt. Die Mitgliedstaaten werden daher gemäß Artikel 2 Absatz 2 AEUV von diesem Zeitpunkt an im Hinblick auf die Ausübung ihrer Zuständigkeiten in der gleichen Lage sein, in der sie wären, wenn die Verordnung nicht erlassen worden wäre. Außerdem wird daran erinnert, dass, wie in Protokoll Nr. 25 zum Vertrag über die Europäische Union (EUV) und zum AEUV über die Ausübung der geteilten Zuständigkeit festgelegt, der Anwendungsbereich der Ausübung der der geteilten Zuständigkeit in dieser Verordnung nur die Gegenstände umfasst, die durch diese Verordnung geregelt werden und nicht den ganzen Bereich umfassen. Die entsprechenden Zuständigkeiten der Union und der Mitgliedstaaten in Bezug auf den Abschluss von internationalen Abkommen im Bereich des Luftverkehrs bestimmen sich entsprechend den Verträgen und berücksichtigen das entsprechende Unionsrecht, einschließlich des Beschlusses (EU, Euratom) 2020/266 über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich.

- (9) Diese Verordnung sollte die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, ähnlich wie bei internationalen Abkommen Genehmigungen für die Durchführung von Linienflugdiensten von Luftfahrtunternehmen der Union in Ausübung der ihnen vom Vereinigten Königreich gewährten Rechte zu erteilen. In Bezug auf diese Genehmigungen sollten die Mitgliedstaaten bestimmte Luftfahrtunternehmen der Union nicht diskriminieren.

- (10) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf den Erlass von Maßnahmen erteilt werden, mit denen ein faires Maß an Gegenseitigkeit zwischen den von der Union und dem Vereinigten Königreich den Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Seite einseitig gewährten Rechten garantiert und sichergestellt werden soll, dass die Luftfahrtunternehmen der Union unter fairen Bedingungen mit denen des Vereinigten Königreichs bei der Erbringung von Luftverkehrsdiensten in Wettbewerb treten können. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ ausgeübt werden. Angesichts der potenziellen Auswirkungen auf die Konnektivität im Luftverkehr der Mitgliedstaaten sollte für den Erlass dieser Maßnahmen das Prüfverfahren angewendet werden. Die Kommission sollte sofort geltende Durchführungsrechtsakte erlassen, wenn dies in hinreichend begründeten Fällen aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich ist. Zu den hinreichend begründeten Fällen könnten solche gehören, in denen das Vereinigte Königreich Luftfahrtunternehmen der Union keine gleichwertigen Rechte gewährt und dadurch ein offenkundiges Ungleichgewicht verursacht wird oder wenn ungünstigere Wettbewerbsbedingungen als die, die für Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs bei der Erbringung von unter diese Verordnung fallenden Luftverkehrsdiensten gelten, die wirtschaftliche Tragfähigkeit von Luftfahrtunternehmen der Union gefährden.

⁷ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (11) Das Ziel dieser Verordnung, in Ermangelung eines Abkommens zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich über ihre künftigen Beziehungen im Bereich der Luftfahrt am Ende des Übergangszeitraums vorübergehende Maßnahmen zur Regelung des Luftverkehrs zwischen ihnen festzulegen, kann von den Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden, sondern ist vielmehr wegen seines Umfangs und seiner Wirkung auf Unionsebene besser zu verwirklichen, weshalb die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 EUV verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden kann. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (12) Angesichts der Dringlichkeit, die das Ende des vorstehend genannten Übergangszeitraums gebietet, sollte eine Ausnahme von der Achtwochenfrist gemacht werden, die nach Artikel 4 des dem EUV, dem AEUV und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügten Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union vorgesehen ist.

- (13) Gibraltar fällt nicht in den räumlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung und die in dieser Verordnung enthaltenen Verweise auf das Vereinigte Königreich schließen Gibraltar nicht ein.
- (14) Diese Verordnung berührt nicht die rechtliche Position des Königreichs Spanien zur Souveränität über das Gebiet, in dem sich der Flughafen von Gibraltar befindet.
- (15) Das Inkrafttreten der Bestimmungen dieser Verordnung ist dringend erforderlich, weshalb die Verordnung im Prinzip ab dem Tag gelten sollte, der auf den Tag folgt, an dem der im Austrittsabkommen festgelegte Übergangszeitraum endet, es sei denn, bis zu diesem Zeitpunkt ist ein Abkommen über die künftigen Beziehungen zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich in Kraft getreten oder gegebenenfalls vorläufig angewandt wird, das den Bereich der Luftfahrt regelt. Damit die erforderlichen Verwaltungsverfahren so früh wie möglich durchgeführt werden können, sollten einige Bestimmungen mit Inkrafttreten dieser Verordnung Anwendung finden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Anwendungsbereich

Mit dieser Verordnung wird ein Paket vorläufiger Maßnahmen festgelegt, mit denen der Luftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich nach Ablauf des in Artikel 126 des Austrittsabkommens festgelegten Übergangszeitraums geregelt wird.

Artikel 2
Ausübung der Zuständigkeit

1. *Die Ausübung der Zuständigkeit der Union gemäß dieser Verordnung ist auf den Anwendungszeitraum dieser Verordnung im Sinne des Artikels 15 Absatz 4 begrenzt. Nach Ablauf dieses Zeitraums, beendet die Union sofort die Ausübung dieser Zuständigkeit aufgrund dieser Verordnung und die Mitgliedstaaten befinden sich im Hinblick auf die Ausübung ihrer Zuständigkeiten gemäß Artikel 2 Absatz 2 in der gleichen Lage, in der sie sich befänden, wenn die Verordnung nicht erlassen worden wäre.*
2. *Die Ausübung der Zuständigkeit der Union gemäß dieser Verordnung lässt die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten in Bezug auf Verkehrsrechte in laufenden und zukünftigen Verhandlungen, der Unterzeichnung oder dem Abschluss von internationalen Abkommen über Flugdienste mit jedwedem Drittstaat und mit dem Vereinigten Königreich in Bezug auf die Zeit nach dem Ende der Geltung dieser Verordnung unberührt.*
3. *Die Ausübung der Zuständigkeit der Union gemäß Absatz 1 umfasst ausschließlich die von dieser Verordnung geregelten Gegenstände.*
4. *Diese Verordnung berührt nicht die jeweiligen Zuständigkeiten der Union und der Mitgliedstaaten im Bereich des Luftverkehrs in Bezug auf Gegenstände, die nicht von dieser Verordnung geregelt werden. Sie lässt ebenfalls den Beschluss (EU, Euratom) 2020/266 des Rates über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich über ein neues Partnerschaftsabkommen unberührt.*

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Luftverkehr“: die öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, im Linien- oder Nichtlinienflugverkehr;
2. „internationaler Luftverkehr“: Luftverkehr, der durch den Luftraum über den Hoheitsgebieten von mehr als einem Staat führt;
3. „Luftfahrtunternehmen der Union“: ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einer zuständigen Genehmigungsbehörde gemäß Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erteilt wurde;

4. „Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs“: ein Luftfahrtunternehmen, das
- a) seinen Hauptgeschäftssitz im Vereinigten Königreich hat und
 - b) eine der beiden folgenden Bedingungen erfüllt:
 - i) das Vereinigte Königreich und/oder Staatsangehörige des Vereinigten Königreichs ist/sind in Besitz von über 50 % des Unternehmens und übt/üben unmittelbar oder mittelbar über ein oder mehrere zwischengeschaltete Unternehmen eine tatsächliche Kontrolle aus; oder
 - ii) Mitgliedstaaten der Union und/oder Staatsangehörige von Mitgliedstaaten der Union und/oder Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums und/oder Staatsangehörige dieser Staaten besitzen allein oder zusammen mit dem Vereinigten Königreich und/oder Staatsangehörigen des Vereinigten Königreichs – in jeder Kombination – über 50 % des Unternehmens und üben unmittelbar oder mittelbar über ein oder mehrere zwischengeschaltete Unternehmen eine tatsächliche Kontrolle aus;
 - c) im Falle von Buchstabe b Ziffer ii an dem Tag, der dem ersten Tag der Anwendung dieser Verordnung gemäß Artikel 15 Absatz 2 vorausgeht, über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 verfügt;

5. „tatsächliche Kontrolle“: eine Beziehung, die durch Rechte, Verträge oder andere Mittel, die einzeln oder zusammen und unter Berücksichtigung der tatsächlichen und rechtlichen Umstände die Möglichkeit bieten, unmittelbar oder mittelbar einen bestimmenden Einfluss auf ein Unternehmen auszuüben, begründet ist, insbesondere durch
- a) das Recht, die Gesamtheit oder Teile des Vermögens des Unternehmens zu nutzen,
 - b) Rechte oder Verträge, die einen bestimmenden Einfluss auf die Zusammensetzung, das Abstimmungsverhalten oder die Beschlüsse der Organe des Unternehmens oder in anderer Weise einen bestimmenden Einfluss auf die Führung der Unternehmensgeschäfte gewähren;
6. „Wettbewerbsrecht“: das Recht, das folgende Verhalten erfasst, sofern es Luftverkehrsdienste betrifft:
- a) Verhalten, das besteht in
 - i) Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen, Beschlüssen von Vereinigungen von Luftfahrtunternehmen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, welche eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken;
 - ii) der missbräuchlichen Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung durch ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen;
 - iii) Maßnahmen, die das Vereinigte Königreich ergreift oder aufrechterhält gegenüber öffentlichen Unternehmen und Unternehmen, denen das Vereinigte Königreich besondere oder ausschließliche Rechte gewährt und die den Ziffern i oder ii zuwiderlaufen;
 - b) Zusammenschlüsse zwischen Luftfahrtunternehmen, die insbesondere durch die Schaffung oder den Ausbau einer marktbeherrschenden Stellung einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindern;

7. „Subvention“: ein Finanzbeitrag, der einem Luftfahrtunternehmen oder einem Flughafen von einer staatlichen oder sonstigen öffentlichen Stelle unabhängig auf welcher Ebene gewährt wird und mit dem ein Vorteil verbunden ist; hierunter fallen auch
- a) die direkte Übertragung von Mitteln, wie Finanzhilfen, Darlehen, Erhöhung des Eigenkapitals, potenzielle direkte Übertragungen von Mitteln oder die Übernahme von Verbindlichkeiten wie Kreditbürgschaften, Kapitalzufuhr, Eigentum, Schutz vor Insolvenz oder Versicherungsleistungen;
 - b) der Verzicht auf oder die Nichterhebung von ansonsten fälligen Einnahmen,
 - c) die Bereitstellung von Waren oder Dienstleistungen, die nicht der allgemeinen Infrastruktur zuzuordnen sind, oder der Erwerb von Waren oder Dienstleistungen;
 - d) die Leistung von Zahlungen an einen Fördermechanismus, die Betrauung oder Anweisung einer privaten Stelle mit der bzw. zur Wahrnehmung einer oder mehrerer der unter den Buchstaben a, b und c genannten Aufgaben, die normalerweise dem Staat oder sonstigen öffentlichen Stellen obliegen, wobei in der Praxis kein Unterschied zu den normalerweise von staatlichen Stellen ausgeübten Praktiken besteht;

Ein von einer staatlichen oder sonstigen öffentlichen Stelle geleisteter Finanzbeitrag gilt nicht als Gewährung eines Vorteils, wenn ein privater Marktteilnehmer allein zur Gewinnerzielung in derselben Situation wie die fragliche öffentliche Stelle denselben Finanzbeitrag geleistet hätte;

8. „unabhängige Wettbewerbsbehörde“: eine für die Anwendung und Durchsetzung des Wettbewerbsrechts sowie die Kontrolle von Subventionen zuständige Behörde, die folgende Bedingungen erfüllt:
- a) die Behörde ist unabhängig und angemessen mit den für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Ressourcen ausgestattet;
 - b) bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und der Ausübung ihrer Rechte verfügt die Behörde über die notwendigen Garantien für ihre Unabhängigkeit von politischen oder sonstigen externen Einflüssen und handelt unparteiisch und
 - c) die Entscheidungen der Behörde können gerichtlich überprüft werden;
9. „Diskriminierung“: eine nicht durch objektive Gründe gerechtfertigte unterschiedliche Behandlung in Bezug auf die Bereitstellung von für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten genutzten Waren oder Dienstleistungen, auch öffentlichen Dienstleistungen, oder in Bezug auf deren für diese Dienste relevante Behandlung durch Behörden;

10. „Linienflugverkehr“: eine Abfolge von Flügen mit folgenden Merkmalen:
- a) auf jedem Flug sind Sitzplätze und/oder Kapazitäten zur Beförderung von Fracht und/oder Post öffentlich einzeln zum Erwerb (unmittelbar vom Luftfahrtunternehmen oder von dessen bevollmächtigten Vertretungen) verfügbar;
 - b) sie dienen der Beförderung zwischen denselben zwei oder mehr Flughäfen entweder
 - i) nach einem veröffentlichten Flugplan oder
 - ii) in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, dass es sich erkennbar um eine systematische Abfolge von Flügen handelt;
11. „Nichtlinienflugverkehr“: ein im gewerblichen Luftverkehr durchgeführter Luftverkehrsdienst, bei dem es sich nicht um Linienflugverkehr handelt;

12. „Gebiet der Union“: das Landgebiet, die Binnengewässer und die Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten, auf die der EUV und der AEUV zu den in diesen Verträgen festgelegten Bedingungen Anwendung finden, sowie der Luftraum über diesem Gebiet;
13. „Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs“: das Landgebiet, die Binnengewässer und die Hoheitsgewässer des Vereinigten Königreichs und der Luftraum über diesem Gebiet;
14. „Abkommen von Chicago“: das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt.

Artikel 4
Verkehrsrechte

- (1) Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs dürfen unter den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen
- a) das Gebiet der Union ohne Landung überfliegen;
 - b) im Gebiet der Union zu nichtgewerblichen Zwecken im Sinne des Abkommens von Chicago landen;
 - c) Linienflüge und Nichtlinienflüge im internationalen Luftverkehr für Fluggäste, für Fluggäste in Kombination mit Luftfracht und für Nur-Frachtdienste zwischen zwei beliebigen Punkten durchführen, von denen sich einer im Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs und der andere im Gebiet der Union befindet.
- (2) Die Mitgliedstaaten dürfen in unter den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Angelegenheiten keine bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen mit dem Vereinigten Königreich aushandeln oder abschließen, die sich auf den Anwendungszeitraum dieser Verordnung beziehen. Bezüglich dieses Zeitraums dürfen sie den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs auch nicht auf anderem Wege andere Rechte im Zusammenhang mit dem Luftverkehr gewähren als die, die mit dieser Verordnung gewährt werden.
- (3) Unbeschadet des Absatzes 2 dürfen die Mitgliedstaaten ad hoc gemäß ihrem innerstaatlichen Recht in ihrem Hoheitsgebiet einem Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs folgendes gestatten:
- a) ***Luftrettungsdienste***
 - b) ***Nur-Fracht Nichtlinienflugverkehrsdienste zwischen Punkten in ihrem Hoheitsgebiet und Punkten in einem Drittstaat als Teil eines Dienstes mit Ursprung oder Ziel im Vereinigten Königreich soweit dies für den Transport von medizinischer Ausrüstung und Impfstoffen und Medizin notwendig ist, sofern sie keine versteckte Form von Linienverkehr darstellen.***

Artikel 5

Vertriebskooperationsvereinbarungen

- (1) Luftverkehrsdienste im Sinne von Artikel 4 dieser Verordnung können im Rahmen von Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen, wie folgt erbracht werden:
 - a) das Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs kann gegenüber jedem ausführenden Unternehmen, bei dem es sich um ein Luftfahrtunternehmen der Union oder ein Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs handelt, oder gegenüber jedem ausführenden Unternehmen eines Drittlands, das nach dem Unionsrecht oder gegebenenfalls nach dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats oder der betreffenden Mitgliedstaaten über die erforderlichen Verkehrsrechte sowie über das Recht für seine Luftfahrtunternehmen verfügt, diese Rechte mittels der betreffenden Vereinbarung auszuüben, als Vertriebsunternehmen auftreten;
 - b) das Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs kann gegenüber jedem Vertriebsunternehmen, bei dem es sich um ein Luftfahrtunternehmen der Union oder ein Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs handelt, oder gegenüber jedem Vertriebsunternehmen eines Drittlands, das nach dem Unionsrecht oder gegebenenfalls nach dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats oder der betreffenden Mitgliedstaaten über die erforderlichen Verkehrsrechte sowie über das Recht für seine Luftfahrtunternehmen verfügt, diese Rechte mittels der betreffenden Vereinbarung auszuüben, als das ausführende Unternehmen auftreten.
- (2) Auf keinen Fall dürfen die den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs gemäß Absatz 1 gewährten Rechte so ausgelegt werden, dass sie den Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes andere als die Rechte verleihen, die diese nach dem Unionsrecht oder dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats oder der betreffenden Mitgliedstaaten genießen.

- (3) Der Rückgriff auf eine Blocked-Space- oder eine Code-Sharing-Vereinbarung darf nicht dazu führen, dass ein Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs — sei es als ausführendes Unternehmen oder als Vertriebsunternehmen — andere als die in Artikel 4 Absatz 1 vorgesehenen Rechte ausübt.

Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes ist jedoch nicht so anzuwenden, dass Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs daran gehindert werden Luftverkehrsdienste zwischen zwei Punkten zu erbringen, von denen einer im Gebiet der Union und der andere in einem Drittland liegt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) das Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs kann im Rahmen einer Blocked-Space- oder einer Code-Sharing-Vereinbarung gegenüber einem ausführenden Unternehmen, das nach dem Unionsrecht oder gegebenenfalls nach dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats oder der betreffenden Mitgliedstaaten über die erforderlichen Verkehrsrechte sowie über das Recht verfügt, diese Rechte mittels der betreffenden Vereinbarung auszuüben, als Vertriebsunternehmen auftreten;
 - b) der betreffende Luftverkehrsdienst ist Teil einer von dem Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs durchgeführten Beförderung zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs und dem jeweiligen Punkt im Hoheitsgebiet des betreffenden Drittlands.
- (4) Die betreffenden Mitgliedstaaten schreiben vor, dass die in Absatz 1 genannten Vereinbarungen von ihren zuständigen Behörden zu genehmigen sind, damit die Einhaltung der in diesem Artikel genannten Bedingungen und der geltenden Anforderungen des Unionsrechts und des nationalen Rechts, insbesondere hinsichtlich der Flugsicherheit und Luftsicherheit, überprüft wird.

Artikel 6
Leasing von Luftfahrzeugen

- (1) Im Rahmen der Ausübung der in Artikel 4 Absatz 1 vorgesehenen Rechte kann ein Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs Luftverkehrsdienste mit seinen eigenen Luftfahrzeugen erbringen und in allen folgenden Fällen
- a) mit Luftfahrzeugen, die ohne Besatzung von einem Leasinggeber geleast werden;
 - b) mit Luftfahrzeugen, die mit Besatzung von einem anderen Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs geleast werden;
 - c) mit Luftfahrzeugen, die mit Besatzung von einem Luftfahrtunternehmen eines anderen Landes als dem Vereinigten Königreich geleast wurden, sofern das Leasing aufgrund eines außergewöhnlichen Bedarfs, eines saisonalen Kapazitätsbedarfs oder betrieblicher Schwierigkeiten des Leasingnehmers gerechtfertigt ist und der Leasingzeitraum die zur Deckung dieses Bedarfs oder zur Überwindung dieser Schwierigkeiten unbedingt erforderliche Dauer nicht überschreitet.
- (2) Die betreffenden Mitgliedstaaten schreiben vor, dass die in Absatz 1 genannten Vereinbarungen von ihren zuständigen Behörden zu genehmigen sind, damit die Einhaltung der darin festgelegten Bedingungen und der geltenden Anforderungen des Unionsrechts und des nationalen Rechts, insbesondere hinsichtlich der Flugsicherheit und Luftsicherheit, überprüft wird.

Artikel 7

Gleichwertigkeit von Rechten

- (1) Die Kommission überwacht die Rechte, die das Vereinigte Königreich Luftfahrtunternehmen der Union gewährt, sowie die Bedingungen für deren Ausübung.
- (2) Stellt die Kommission fest, dass die den Luftfahrtunternehmen der Union vom Vereinigten Königreich gewährten Rechte de jure oder de facto nicht denen gleichwertig sind, die den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs auf der Grundlage dieser Verordnung gewährt werden, oder werden diese Rechte nicht gleichermaßen allen Luftfahrtunternehmen der Union gewährt, erlässt sie unverzüglich zwecks Wiederherstellung der Gleichwertigkeit Durchführungsrechtsakte, mit denen
 - a) Kapazitätsobergrenzen für die den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs zur Verfügung stehenden Linienflugdienste eingeführt und die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, bereits bestehende und neu erteilte Genehmigungen von Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs entsprechend anzupassen;
 - b) die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, die besagten Genehmigungen zu verweigern, auszusetzen oder zu widerrufen oder
 - c) finanzielle Verpflichtungen oder betriebliche Einschränkungen auferlegt werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie werden nach dem Dringlichkeitsverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 3 erlassen, wenn dies in hinreichend begründeten Fällen wegen eines schwerwiegenden Mangels an Gleichwertigkeit für die Zwecke des vorliegenden Absatzes aus Gründen äußerster Dringlichkeit unbedingt erforderlich ist.

Artikel 8
Fairer Wettbewerb

- (1) Die Kommission überwacht die Bedingungen, unter denen Luftfahrtunternehmen der Union und Flughäfen der Union mit Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs und Flughäfen des Vereinigten Königreichs um die unter diese Verordnung fallende Erbringung von Luftverkehrsdiensten konkurrieren.
- (2) Stellt die Kommission aufgrund einer der in Absatz 3 genannten Situationen fest, dass diese Bedingungen deutlich ungünstiger sind als die Bedingungen, die für Luftfahrtunternehmen aus dem Vereinigten Königreich gelten, erlässt sie als Abhilfemaßnahme unverzüglich Durchführungsrechtsakte, mit denen
 - a) Kapazitätsobergrenzen für die den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs zur Verfügung stehenden Linienflugdienste eingeführt und die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, bereits bestehende und neu erteilte Genehmigungen von Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs entsprechend anzupassen;
 - b) die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, die besagten Genehmigungen für einige oder alle Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs zu verweigern, auszusetzen oder zu widerrufen; oder
 - c) finanzielle Verpflichtungen oder betriebliche Einschränkungen auferlegt werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie werden nach dem Dringlichkeitsverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 3 erlassen, wenn dies in hinreichend begründeten Fällen wegen der Gefährdung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Betriebs von einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Union aus Gründen äußerster Dringlichkeit unbedingt erforderlich ist.

- (3) Die Durchführungsrechtsakte nach Absatz 2 werden gemäß den dort festgelegten Umständen erlassen, um in folgenden Situationen Abhilfe zu schaffen:
- a) das Vereinigte Königreich gewährt Subventionen;
 - b) das Vereinigte Königreich verfügt über kein Wettbewerbsrecht oder wendet dieses nicht effektiv an;
 - c) das Vereinigte Königreich hat keine unabhängige Wettbewerbsbehörde eingerichtet oder hält sie nicht aufrecht;
 - d) das Vereinigte Königreich wendet in Bezug auf den Schutz von Arbeitnehmern, die Flugsicherheit, die Luftsicherheit, die Umwelt oder Fluggastrechte Standards an, die weniger streng als nach Unionsrecht oder, in Ermangelung einschlägiger Unionsbestimmungen, weniger streng als die von allen Mitgliedstaaten angewandten Standards, auf jeden Fall jedoch weniger streng als die einschlägigen internationalen Standards sind;
 - e) jede Form der Diskriminierung von Luftfahrtunternehmen der Union.

- (4) Für die Zwecke von Absatz 1 kann die Kommission von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs, von den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs oder den Flughäfen des Vereinigten Königreichs Informationen anfordern. Übermitteln die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs, die Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs oder die Flughäfen des Vereinigten Königreichs die angeforderten Informationen nicht innerhalb der von der Kommission gesetzten angemessenen Frist oder übermitteln sie unvollständige Angaben, kann die Kommission nach Absatz 2 verfahren.
- (5) Die Verordnung (EU) 2019/712 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ findet keine Anwendung auf Sachverhalte, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.

⁸ Verordnung(EU) 2019/712 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 (ABl. L 123 vom 10.5.2019, S. 4).

Artikel 9

Genehmigung

- (1) Unbeschadet der Flugsicherheitsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten müssen Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs zur Ausübung der ihnen nach Artikel 4 gewährten Rechte bei jedem Mitgliedstaat, in dem sie tätig sein wollen, eine Genehmigung beantragen.
- (2) Nachdem bei einem Mitgliedstaat der Antrag eines Luftfahrtunternehmens des Vereinigten Königreichs auf Erteilung einer Genehmigung eingegangen ist, erteilt der betreffende Mitgliedstaat die entsprechende Genehmigung unverzüglich, sofern
 - a) das antragstellende Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht des Vereinigten Königreichs innehat; und
 - b) das Vereinigte Königreich über das antragstellende Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs die tatsächliche Regulierungskontrolle ausübt und aufrechterhält, die zuständige Behörde klar angegeben ist und das Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs ein von der besagten Behörde ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis innehat.

- (3) Unbeschadet der für die Durchführung der erforderlichen Bewertungen benötigten Zeit können Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs ihre Anträge auf Erteilung von Genehmigungen ab dem Tag einreichen, an dem diese Verordnung in Kraft tritt. Die Mitgliedstaaten sind befugt, diese Anträge ab jenem Tag zu genehmigen, sofern die Bedingungen für diese Genehmigungen erfüllt sind. Jede so gewährte Genehmigung ist jedoch frühestens an dem in Artikel 15 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten ersten Tag der Anwendung dieser Verordnung gültig.

Artikel 10

Betriebspläne, Programme und Flugpläne

- (1) Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs legen den zuständigen Behörden jedes betroffenen Mitgliedstaats die Betriebspläne, Programme und Flugpläne für die Luftverkehrsdienste zur Genehmigung vor. Diese Genehmigungsanträge müssen mindestens 30 Tage vor Aufnahme des Betriebs vorgelegt werden. ***Genehmigungsanträge für Luftverkehrsdienste, die im Januar 2021 stattfinden, werden so früh wie möglich vor der Aufnahme des Betriebs vorgenommen.***
- (2) Vorbehaltlich des Artikels 9 können die Betriebspläne, Programme und Flugpläne für die IATA-Saison, in die nach Artikel 15 Absatz 2 Unterabsatz 1 der erste Tag der Anwendung dieser Verordnung fällt, und für die erste nachfolgende Saison vor diesem Zeitpunkt vorgelegt und genehmigt werden.
- (3) Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, Genehmigungen für die Durchführung von Linienflugdiensten von Luftfahrtunternehmen der Union in Ausübung der ihnen vom Vereinigten Königreich gewährten Rechte zu erteilen. In Bezug auf diese Genehmigungen werden bestimmte Luftfahrtunternehmen der Union von den Mitgliedstaaten weder bevorzugt noch benachteiligt.

Artikel 11

Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen

- (1) Die Mitgliedstaaten verweigern einem Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs die Genehmigung oder, je nach Sachlage, widerrufen diese oder setzen sie aus, wenn
 - a) es sich bei dem Luftfahrtunternehmen nicht um ein Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs gemäß dieser Verordnung handelt; oder
 - b) die in Artikel 9 Absatz 2 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt sind.
- (2) Die Mitgliedstaaten verweigern oder widerrufen die Genehmigungen für Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs, setzen diese aus, schränken sie ein oder versehen sie mit Auflagen, oder beschränken deren Betrieb oder versehen deren Betrieb mit Auflagen, sofern einer der folgenden Umstände vorliegt:
 - a) die geltenden Anforderungen an die Flug- und Luftsicherheit werden nicht eingehalten;
 - b) die geltenden Anforderungen für den Einflug in das Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats, den Betrieb in diesem Hoheitsgebiet und den Ausflug aus diesem Hoheitsgebiet mit dem im Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug werden nicht eingehalten;
 - c) die geltenden Anforderungen für den Einflug in das Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats, den Betrieb in diesem Hoheitsgebiet und den Ausflug aus diesem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Gepäck, Fracht und/oder Post in einem Luftfahrzeug (einschließlich der Bestimmungen für Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen der hierfür geltenden Vorschriften) werden nicht eingehalten.

- (3) Die Mitgliedstaaten verweigern oder widerrufen die Genehmigungen für Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs, setzen diese aus, schränken sie ein oder versehen sie mit Auflagen, oder beschränken deren Betrieb oder versehen deren Betrieb mit Auflagen, wenn sie nach Artikel 7 oder 8 von der Kommission dazu aufgefordert werden.
- (4) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich von jeder nach den Absätzen 1 und 2 getroffenen Entscheidung, die Genehmigung eines Luftfahrtunternehmens des Vereinigten Königreichs zu verweigern oder zu widerrufen.

Artikel 12

Zulassungen/Zeugnisse und Lizenzen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Zulassungen/Zeugnisse über Befähigungen und Lizenzen, die vom Vereinigten Königreich erteilt oder von diesem für gültig erklärt wurden und noch in Kraft sind, werden von den Mitgliedstaaten für die Zwecke des Betriebs von Luftverkehrsdiensten durch Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs auf der Grundlage dieser Verordnung anerkannt, sofern diese Zulassungen/Zeugnisse oder Lizenzen zumindest entsprechend den einschlägigen, im Rahmen des Abkommens von Chicago festgelegten internationalen Richtlinien und in Einklang mit diesen erteilt oder für gültig erklärt wurden.

Artikel 13

Konsultation und Kooperation

- (1) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten konsultieren nach Bedarf die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs und arbeiten mit diesen zusammen, um die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission auf Anfrage unverzüglich alle gemäß Absatz 1 erhaltenen Informationen oder sonstige für die Durchführung der Artikel 7 und 8 relevanten Informationen zur Verfügung.

Artikel 14

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem durch die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 in Verbindung mit deren Artikel 5.

Artikel 15

Inkrafttreten und Anwendung

- (1) Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
- (2) Diese Verordnung gilt ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem das Unionsrecht gemäß den Artikeln 126 und 127 des Austrittsabkommens auf das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich keine Anwendung mehr findet.

Jedoch gelten Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 10 Absatz 2 ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

- (3) Diese Verordnung gilt nicht, wenn bis zu dem in Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt ein Abkommen mit dem Vereinigten Königreich, dessen Vertragspartei die Union ist, in Kraft getreten ist oder gegebenenfalls vorläufig angewandt wird, das den Luftverkehr mit dem Vereinigten Königreich umfassend regelt.

(4) Diese Verordnung gilt nicht mehr ab dem früheren der folgenden beiden Zeitpunkte:

- a) dem 30. Juni 2021,
- b) dem Tag, an dem ein in Absatz 3 genanntes Abkommen in Kraft tritt, oder gegebenenfalls vorläufig angewandt wird.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Der Präsident

Der Präsident
