



**DEN EUROPÆISKE UNION**

**EUROPA-PARLAMENTET**

**RÅDET**

**Bruxelles, den 18. december 2020  
(OR. en)**

**2020/0363 (COD)**

**PE-CONS 66/20**

**UK 124  
PREP-BXT 62  
AVIATION 241  
CODEC 1329**

**LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER**

Vedr.: **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om fælles regler, der sikrer basale luftfartsforbindelser efter udløbet af den overgangsperiode, der er fastsat i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2020/...**

**af ...**

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

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,  
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
efter høring af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,  
efter høring af Regionsudvalget,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure<sup>1</sup>, og  
ud fra følgende betragtninger:

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets holdning af 18.12.2020 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af ....

- (1) Aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab<sup>1</sup> ("udtrædelsesaftalen") blev indgået af Unionen ved Rådets afgørelse (EU) 2020/135<sup>2</sup> og trådte i kraft den 1. februar 2020. Den overgangsperiode, der er fastsat i udtrædelsesaftalens artikel 126 ("overgangsperioden"), i hvilken EU-retten fortsat finder anvendelse på og i Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland (Det Forenede Kongerige) i overensstemmelse med udtrædelsesaftalens artikel 127, udløber den 31. december 2020. Den 25. februar 2020 vedtog Rådet afgørelse (EU, Euratom) 2020/266<sup>3</sup>, der gav bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Det Forenede Kongerige om en ny partnerskabsaftale. Som det fremgår af forhandlingsdirektiverne, omfatter bemyndigelsen bl.a. de aspekter, der er nødvendige for på en fyldestgørende måde at afklare luftfartsforbindelserne med Det Forenede Kongerige efter overgangsperiodens udløb. Det er imidlertid usikkert, om en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige om deres fremtidige forbindelser på dette område vil være trådt i kraft ved udløbet af denne periode.

---

<sup>1</sup> EUT L 29 af 31.1.2020, s. 7.

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

<sup>3</sup> Rådets afgørelse (EU, Euratom) 2020/266 af 25. februar 2020 om bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om en ny partnerskabsaftale (EUT L 58 af 27.2.2020, s. 53).

- (2) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008<sup>1</sup> fastsættes betingelserne for, at luftfartsselskaber kan opnå Unionens tilladelse til at operere, og friheden til at udøve lufttrafik inden for Unionen fastsættes.
- (3) Ved overgangsperiodens udløb og i fravær af særlige bestemmelser vil alle rettigheder og forpligtelser, der følger af EU-retten med hensyn til markedsadgang som fastsat ved forordning (EF) nr. 1008/2008, ophøre for så vidt angår forholdet mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne.
- (4) Der er derfor nødvendigt at fastsætte et midlertidigt sæt af foranstaltninger, der gør det muligt for luftfartsselskaber med licens fra Det Forenede Kongerige at levere lufttransporttjenester mellem sidstnævntes område og medlemsstaternes område. For at sikre en fornuftig ligevægt mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne bør de derved indrømmede rettigheder betinges af, at Det Forenede Kongerige indrømmer luftfartsselskaber med licens fra Unionen tilsvarende rettigheder, og være underlagt visse betingelser, der sikrer fair konkurrence.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

- (5) Krisen som følge af covid-19-pandemien skaber betydelige logistiske udfordringer for medlemsstaterne, navnlig med hensyn til kapaciteten til at transportere betydelige mængder lægemidler, vacciner og medicinsk udstyr til og fra tredjelande med kort varsel og under særligt krævende opbevaringsforhold og logistiske forhold. Det er nødvendigt at sikre, at der stilles tilstrækkelig lufttransportkapacitet til rådighed, og medlemsstaterne får yderligere ekstraordinær fleksibilitet til dette formål, herunder muligheden for at benytte tredjelandes luftfartøjer. Der bør derfor indrømmes yderligere elementer af den femte frihedsrettighed for fragt strengt begrænset til at udføre denne type operationer på ad hoc-basis, således at UK-luftfartsselskaber kan anvendes under sådanne ekstraordinære omstændigheder. Medlemsstaterne bør også kunne give tilladelse til yderligere rettigheder til udøvelse af luftambulancetjenester.
- (6) For at afspejle dens midlertidige karakter bør denne forordning finde anvendelse indtil den 30. juni 2021 eller indtil ikrafttræden eller, hvor dette aftales, den midlertidige anvendelse af en fremtidig aftale om udøvelse af lufttrafik med Det Forenede Kongerige, som Unionen er part i, forhandlet af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 218 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), alt efter hvilken dato der indtræffer først.
- (7) For at sikre gensidigt fordelagtige niveauer af forbindelser bør der indføres visse samarbejdsorienterede markedsføringsaftaler for både UK-luftfartsselskaber og EU-luftfartsselskaber i overensstemmelse med gensidighedsprincippet.

- (8) I betragtning af de ekstraordinære og unikke omstændigheder, der nødvendiggør vedtagelsen af denne forordning, og i overensstemmelse med traktaterne er det hensigtsmæssigt, at Unionen midlertidigt udøver den relevante delte kompetence, som den er blevet tildelt i henhold til traktaterne. Enhver indvirkning af denne forordning på kompetencefordelingen mellem Unionen og medlemsstaterne bør dog være strengt tidsbegrænset. Den af Unionen udøvede kompetence bør derfor kun udøves med hensyn til anvendelsesperioden for denne forordning. Den således udøvede delte kompetence bør følgelig ophøre med at blive udøvet af Unionen, så snart denne forordning ophører med at finde anvendelse. I overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i TEUF vil medlemsstaterne derfor fra dette tidspunkt være i samme situation for så vidt angår udøvelsen af deres kompetence, som de ville have været i, hvis forordningen ikke var blevet vedtaget. Endvidere erindres der om, at udøvelsen af Unionens kompetence i denne forordning som fastsat i protokol nr. 25 om udøvelsen af delt kompetence, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union (TEU) og TEUF, kun omfatter de elementer, der indgår i denne forordning, og ikke omfatter hele området. Unionens og medlemsstaternes respektive kompetencer med hensyn til indgåelse af internationale aftaler på lufttransportområdet skal fastlægges i overensstemmelse med traktaterne og under hensyntagen til relevant EU-ret, herunder afgørelse (EU, Euratom) 2020/266 om bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Det Forenede Kongerige.

- (9) Denne forordning bør ikke forhindre medlemsstaterne i at udstede tilladelser til EU-luftfartsselskabers ruteflyvning på grundlag af rettigheder, de har fået tildelt af Det Forenede Kongerige, i lighed med de situationer, der opstår i forbindelse med internationale aftaler. Med hensyn til disse tilladelser bør medlemsstaterne ikke forskelsbehandle mellem EU-luftfartsselskaber.
- (10) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår vedtagelse af foranstaltninger, der skal sikre en rimelig grad af gensidighed med hensyn til de rettigheder, som Unionen og Det Forenede Kongerige ensidigt indrømmer den anden parts luftfartsselskaber, og sikre, at EU-luftfartsselskaber kan konkurrere med UK-luftfartsselskaber på rimelige vilkår i forbindelse med udøvelsen af lufttrafik. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>1</sup>. I betragtning af deres potentielle indvirkning på medlemsstaternes luftfartsforbindelser bør de pågældende foranstaltninger vedtages efter undersøgelsesproceduren. Kommissionen bør vedtage gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse straks, når det er bydende nødvendigt i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde. Sådanne behørigt begrundede tilfælde kan vedrøre de tilfælde, hvor Det Forenede Kongerige ikke indrømmer EU-luftfartsselskaber tilsvarende rettigheder og derved forårsager en klar uligevægt, eller hvor mindre gunstige konkurrencevilkår end dem, der gælder for UK-luftfartsselskaber i forbindelse med udøvelsen af lufttransporttjenester, der er omfattet af denne forordning, truer EU-luftfartsselskabers økonomiske levedygtighed.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (11) Målet for denne forordning, nemlig at fastsætte midlertidige foranstaltninger til regulering af lufttransport mellem Unionen og Det Forenede Kongerige i det tilfælde, at der ikke foreligger en aftale om deres fremtidige forbindelser på luftfartsområdet ved overgangsperiodens udløb, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i TEU. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (12) I betragtning af den hastende karakter som følge af overgangsperiodens udløb, bør der ske fravigelse af den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters rolle i Den Europæiske Union, der er knyttet som bilag til TEU, TEUF og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab.
- (13) Denne forordnings geografiske anvendelsesområde og henvisninger i forordningen til Det Forenede Kongerige omfatter ikke Gibraltar.
- (14) Denne forordning berører ikke Kongeriget Spaniens retlige stilling med hensyn til suveræniteten over det område, hvor lufthavnen i Gibraltar er beliggende.



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

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*  
*Anvendelsesområde*

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

*Artikel 2*  
*Udøvelse af kompetence*

1. Udøvelsen af Unionens kompetence i henhold til denne forordning begrænses til anvendelsesperioden for denne forordning som defineret i artikel 15, stk. 4. Efter udløbet af denne periode ophører Unionen straks med at udøve den pågældende kompetence i henhold til denne forordning, og medlemsstaterne er i samme situation for så vidt angår udøvelsen af deres kompetence i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i TEUF, som de ville have været i, hvis forordningen ikke var blevet vedtaget.
2. Udøvelsen af Unionens kompetence i henhold til denne forordning berører ikke medlemsstaternes kompetence vedrørende trafikrettigheder i forbindelse med igangværende eller fremtidige forhandlinger om eller undertegnelse eller indgåelse af internationale aftaler vedrørende lufttrafik med et andet tredjeland, og med Det Forenede Kongerige med hensyn til perioden efter at denne forordning ophører med at finde anvendelse.

3. Unionens udøvelse af kompetence som omhandlet i stk. 1 omfatter kun de elementer, der indgår i denne forordning.
4. Denne forordning berører ikke Unionens og medlemsstaternes respektive kompetencer på luftfartsområdet med hensyn til andre elementer end dem, der er omfattet af denne forordning. Den berører heller ikke afgørelse (EU, Euratom) 2020/266 om bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om en ny partnerskabsaftale.

### *Artikel 3*

#### *Definitioner*

I denne forordning forstås ved:

- 1) "lufttransport": transport af passagerer, bagage, fragt og post, hver for sig eller sammen, med et luftfartøj, som tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje, herunder både ruteflyvning og charterflyvning
- 2) "international lufttransport": lufttransport, som passerer gennem luftrummet over mere end én stats område
- 3) "EU-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med en gyldig licens tildelt af en kompetent licensudstedende myndighed i overensstemmelse med kapitel II i forordning (EF) nr. 1008/2008

- 4) "UK-luftfartsselskab": et luftfartsselskab,
- a) hvis hovedsæde er etableret i Det Forenede Kongerige, og
  - b) som opfylder en af følgende to betingelser:
    - i) Det Forenede Kongerige og/eller statsborgere i Det Forenede Kongerige ejer mere end 50 % af foretagendet, og det er underlagt dets/deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, eller
    - ii) EU-medlemsstater og/eller statsborgere i EU-medlemsstaterne og/eller andre medlemsstater i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og/eller statsborgere i disse stater – i enhver kombination, det være sig for sig selv eller sammen med Det Forenede Kongerige og/eller statsborgere i Det Forenede Kongerige – ejer mere end 50 % af foretagendet, og det er underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender.
  - c) og i det i litra b), nr. ii), omhandlede tilfælde var indehaver af en gyldig licens i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1008/2008 på dagen før den første dag, hvor nærværende forordning finder anvendelse, jf. artikel 15, stk. 2, første afsnit

- 5) "effektiv kontrol": et forhold, der bygger på rettigheder, aftaler eller andre midler, som enkeltvis eller tilsammen, under hensyn til alle faktiske eller retlige forhold, giver mulighed for, direkte eller indirekte at få afgørende indflydelse på foretagendet, særlig ved:
- a) brugsret til foretagendets aktiver eller dele deraf
  - b) rettigheder eller aftaler, som sikrer afgørende indflydelse på sammensætningen af foretagendets organer eller på disses afstemninger eller beslutninger, eller som på anden måde sikrer afgørende indflydelse på foretagendets drift
- 6) "konkurrenceregler": retsregler, som omhandler følgende former for adfærd, når den kan påvirke lufttransporttjenester:
- a) adfærd, der består af følgende:
    - i) aftaler mellem luftfartsselskaber, afgørelser vedtaget af sammenslutninger af luftfartsselskaber og alle former for samordnet praksis, som har til formål eller følge at hindre, begrænse eller forvride konkurrencen
    - ii) et eller flere luftfartsselskaber misbruger en dominerende stilling
    - iii) foranstaltninger, som Det Forenede Kongerige træffer eller opretholder til gavn for offentlige virksomheder og virksomheder, som Det Forenede Kongerige indrømmer særlige eller eksklusive rettigheder, og som strider mod nr. i) eller ii)

- b) fusioner og virksomhedsovertagelser mellem luftfartsselskaber, der hæmmer den effektive konkurrence betydeligt, navnlig som følge af skabelse eller styrkelse af en dominerende stilling
- 7) "støtte": ethvert økonomisk bidrag til et luftfartsselskab eller en lufthavn ydet af staten eller ethvert andet offentligt organ uanset forvaltningsniveauet, hvorved modtageren opnår en fordel, herunder:
- a) direkte overførsel af midler såsom tilskud, lån eller tilførsel af egenkapital, potentiel direkte overførsel af midler eller overtagelse af passiver såsom ved lånegarantier, kapitaltilførsler, ejerskab, beskyttelse mod konkurs eller forsikringer
  - b) afkald på eller manglende inddrivelse af indtægter, der normalt skal betales
  - c) levering af andre varer eller tjenesteydelser end generel infrastruktur eller indkøb af varer eller tjenesteydelser
  - d) indbetaling af midler til en finansieringsmekanisme med henblik på at varetage en eller flere af de i litra a), b) og c) nævnte funktioner, som normalt ville påhvile staten eller andre offentlige organer og i praksis ikke afviger reelt fra normal statspraksis, eller hvis et privat organ får overdraget eller bliver pålagt at gøre dette.

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

- 8) "uafhængig konkurrencemyndighed": en myndighed, der er ansvarlig for anvendelsen og håndhævelsen af konkurrenceregler samt kontrol af støtte, og som opfylder følgende betingelser:
- a) myndigheden er operationelt uafhængig og er udstyret med de nødvendige ressourcer til at kunne varetage sine opgaver
  - b) myndigheden har i forbindelse med varetagelsen af sine opgaver og udøvelsen af sine beføjelser de fornødne garantier for uafhængighed af politisk eller anden ekstern indflydelse og handler upartisk, og
  - c) myndighedens afgørelser er underlagt domstolskontrol
- 9) "forskelsbehandling": sondring i enhver form uden objektiv begrundelse med hensyn til levering af varer eller tjenester, herunder offentlig tjeneste, som benyttes til at operere lufttransporttjenester, eller med hensyn til offentlige myndigheders behandling af disse i henseende til sådanne tjenester

- 10) "ruteflyvning": en række flyvninger, der har følgende kendetegn:
- a) for hver flyvning udbydes pladser og/eller kapacitet til transport af fragt og/eller post til salg på individuel basis til offentligheden (enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer)
  - b) de gennemføres mellem de samme to eller flere lufthavne, enten:
    - i) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
    - ii) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en identificerbar systematisk række flyvninger
- 11) "charterflyvning": andre udførte erhvervsmæssige lufttransporttjenester end ruteflyvning
- 12) "Unionens område": landområder samt indre farvande og territorialfarvande tilhørende de medlemsstater, på hvilke TEU og TEUF finder anvendelse, på de vilkår, der er fastsat i disse traktater, samt luftrummet over disse
- 13) "Det Forenede Kongeriges område": landområder samt indre farvande og territorialfarvande tilhørende Det Forenede Kongerige og luftrummet over dette
- 14) "Chicagokonventionen": konventionen om international civil luftfart, som blev undertegnet den 7. december 1944 i Chicago.



*Artikel 4*  
*Trafikrettigheder*

1. UK-luftfartsselskaber kan på de betingelser, der er fastsat i denne forordning:
  - a) overflyve Unionens område uden at lande
  - b) foretage tekniske landinger på Unionens område, jf. Chicagokonventionen
  - c) udføre internationale lufttransporttjenester i form af rute- og charterflyvning med passagerer, en kombination af passagerer og fragt samt rene fragttjenester mellem enhver kombination af to punkter, hvoraf det ene er beliggende på Det Forenede Kongeriges område, og det andet er beliggende på Unionens område.
  
2. Medlemsstaterne må hverken forhandle om eller indgå bilaterale aftaler eller ordninger med Det Forenede Kongerige om spørgsmål, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde, for så vidt angår den periode, hvor denne forordning finder anvendelse. De må for så vidt angår denne periode ikke på anden vis indrømme UK-luftfartsselskaber andre lufttransportrelaterede rettigheder end dem, som indrømmes ved denne forordning.

3. Uanset stk. 2 kan medlemsstaterne på ad hoc-basis og i henhold til deres nationale ret tillade udøvelsen af følgende på deres område med et UK-luftfartsselskab:
  - a) luftambulancetjenester
  - b) fragtcharterflyvning mellem punkter på deres område og punkter i et tredjeland som del af en tjeneste, der stammer fra eller ender i Det Forenede Kongerige i det omfang, det er nødvendigt for at transportere medicinsk udstyr, vacciner og medicin, forudsat af de ikke udgør en skjult form for ruteflyvning.

#### *Artikel 5*

#### *Samarbejdsordninger om markedsføring*

1. Lufttransporttjenester i overensstemmelse med artikel 4 kan leveres ved hjælp af ordninger om reservering af kapacitet eller fælles rutenumre, som følger:
  - a) UK-luftfartsselskabet kan fungere som det markedsførende selskab i forhold til et hvilket som helst transporterende selskab, som er et EU-luftfartsselskab eller et UK-luftfartsselskab, eller i forhold til et hvilket som helst transporterende selskab fra et tredjeland, som i henhold til EU-retten eller i givet fald i henhold til retsreglerne i den eller de berørte medlemsstater har de nødvendige trafikrettigheder samt retten for dets luftfartsselskaber til at udøve disse rettigheder ved hjælp af den pågældende ordning

- b) UK-luftfartsselskabet fungere som det transporterende selskab i forhold til et hvilket som helst markedsførende selskab, som er et EU-luftfartsselskab eller et UK-luftfartsselskab, eller i forhold til et hvilket som helst kontraherende selskab fra et tredjeland, som i henhold til EU-retten eller i givet fald i henhold til retsreglerne i den eller de berørte medlemsstater har de nødvendige ruterettigheder samt retten for dets luftfartsselskaber til at udøve disse rettigheder ved hjælp af den pågældende ordning.
2. De rettigheder, der tildeles UK-luftfartsselskaber i henhold til stk. 1, kan aldrig fortolkes således, at de giver luftfartsselskaber fra et tredjeland andre rettigheder end dem, de har i henhold til EU-retten eller retsreglerne i den eller de berørte medlemsstater.
3. Anvendelsen af ordninger om reservering af kapacitet eller fælles rutenumre, det være sig som transporterende selskab eller som markedsførende selskab, må ikke føre til, at et UK-luftfartsselskab udøver andre rettigheder end dem, der er fastsat i artikel 4, stk. 1.

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

- a) UK-luftfartsselskabet fungerer som det markedsførende selskab i henhold til en ordning om reservering af kapacitet eller fælles rutenumre med et transporterende selskab, som i henhold til EU-retten eller retsreglerne i den eller de berørte medlemsstater nyder godt af de nødvendige trafikrettigheder samt retten til at udøve disse rettigheder ved hjælp af den pågældende ordning
  - b) den pågældende lufttransporttjeneste er en del af UK-luftfartsselskabets befordring mellem et punkt på Det Forenede Kongeriges område og det relevante punkt i det pågældende tredjelands område.
4. De berørte medlemsstater kræver, at de i denne artikel omhandlede ordninger godkendes af deres kompetente myndigheder med henblik på at kontrollere, at betingelserne i denne artikel og de gældende krav i EU-retten og national ret, navnlig angående flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed, overholdes.

*Artikel 6*  
*Leasing af luftfartøjer*

1. Et UK-luftfartsselskab kan ved udøvelsen af de rettigheder, der er fastsat i artikel 4, stk. 1, levere lufttransporttjenester med sine egne luftfartøjer og i alle følgende tilfælde:
  - a) ved hjælp af luftfartøjer, som er leaset uden besætning fra en hvilken som helst leasinggiver
  - b) ved hjælp af luftfartøjer, som er leaset med besætning fra et hvilket som helst andet UK-luftfartsselskab
  - c) ved hjælp af luftfartøjer, som er leaset med besætning fra luftfartsselskaber fra et andet land end Det Forenede Kongerige, forudsat at leasingen er berettiget på grundlag af ekstraordinære behov, sæsonbestemte kapacitetsbehov eller driftsvanskeligheder for leasingtageren, og at leasingen ikke overstiger den varighed, der er strengt nødvendig for at opfylde disse behov eller overvinde disse vanskeligheder.
  
2. De berørte medlemsstater kræver, at de i stk. 1 omhandlede ordninger godkendes af deres kompetente myndigheder med henblik på at kontrollere, at betingelserne deri og de gældende krav i EU-retten og national ret, navnlig angående flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed, overholdes.

*Artikel 7*  
*Lige rettigheder*

1. Kommissionen overvåger de rettigheder, som Det Forenede Kongerige indrømmer EU-luftfartsselskaber, og betingelserne for deres udøvelse.
2. Hvis Kommissionen fastslår, at de rettigheder, som Det Forenede Kongerige indrømmer EU-luftfartsselskaberne, ikke retligt eller faktisk svarer til dem, som indrømmes UK-luftfartsselskaber i henhold til denne forordning, eller at disse rettigheder ikke er ligeligt tilgængelige for alle EU-luftfartsselskaber, vedtager Kommissionen straks og for at genoprette lige vilkår gennemførelsesretsakter med henblik på at:
  - a) fastsætte begrænsninger for UK-luftfartsselskabernes tilladte kapacitet til ruteflyvning og pålægge medlemsstaterne at tilpasse UK-luftfartsselskabernes tilladelser til at operere, både eksisterende og nye, i overensstemmelse hermed
  - b) pålægge medlemsstaterne at afvise, suspendere eller tilbagekalde de nævnte tilladelser til at operere eller
  - c) pålægge finansielle forpligtelser eller driftsmæssige begrænsninger.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 14, stk. 2. De vedtages efter hasteproceduren, jf. artikel 14, stk. 3, hvis det er bydende nødvendigt i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde af alvorlig mangel på lige vilkår, jf. nærværende stykke.

### *Artikel 8*

#### *Fair konkurrence*

1. Kommissionen overvåger de betingelser, på hvilke EU-luftfartsselskaber og EU-lufthavne konkurrerer med UK-luftfartsselskaber og lufthavne i Det Forenede Kongerige om udøvelsen af lufttransporttjenester, der er omfattet af denne forordning.
2. Hvis Kommissionen fastslår, at de omhandlede betingelser som følge af en af de i stk. 3 omhandlede situationer er mærkbart mindre gunstige end dem, som UK-luftfartsselskaber drager fordel af, vedtager den straks og for at afhjælpe denne situation gennemførelsesretsakter med henblik på at:
  - a) fastsætte begrænsninger for UK-luftfartsselskabernes tilladte kapacitet til ruteflyvning og pålægge medlemsstaterne at tilpasse UK-luftfartsselskabernes tilladelser til at operere, både eksisterende og nye, i overensstemmelse hermed
  - b) pålægge medlemsstaterne at afvise, suspendere eller tilbagekalde de nævnte tilladelser til at operere for nogle eller alle UK-luftfartsselskaber eller

- c) pålægge finansielle forpligtelser eller driftsmæssige begrænsninger.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 14, stk. 2. De vedtages efter hasteproceduren, jf. artikel 14, stk. 3, hvis det er bydende nødvendigt i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde, hvor den økonomiske levedygtighed af en eller flere af EU-luftfartsselskabers operationer er truet.

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

- a) Det Forenede Kongerige yder støtte
- b) Det Forenede Kongerige har ikke indført eller anvender ikke konkurrencereglerne i praksis
- c) Det Forenede Kongerige undlader at oprette eller opretholde en uafhængig konkurrencemyndighed



- d) Det Forenede Kongerige anvender standarder for beskyttelsen af arbejdstagere, flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed, miljøet eller passagerrettigheder, som er ringere end dem, der er fastsat i EU-retten eller, i mangel af relevante bestemmelser i EU-retten, er ringere end dem, som anvendes af alle medlemsstaterne eller under alle omstændigheder er ringere end de relevante internationale standarder
  - e) forskelsbehandling rettet mod EU-luftfartsselskaber i enhver form.
4. Med henblik på stk. 1 kan Kommissionen anmode om oplysninger fra Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder, UK-luftfartsselskaber eller lufthavne i Det Forenede Kongerige. Hvis Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder, UK-luftfartsselskaber eller lufthavne i Det Forenede Kongerige ikke forelægger de ønskede oplysninger inden udløbet af en rimelig frist fastsat af Kommissionen eller forelægger ufuldstændige oplysninger, kan Kommissionen træffe foranstaltninger i henhold til stk. 2.
5. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/712<sup>1</sup> finder ikke anvendelse på anliggender, der henhører under nærværende forordnings anvendelsesområde.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/712 af 17. april 2019 om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af forordning (EF) nr. 868/2004 (EUT L 123 af 10.5.2019, s. 4).

## *Artikel 9*

### *Tilladelse til at operere*

1. Uden at dette berører EU-retten eller national ret på området flyvesikkerhed, pålægges UK-luftfartsselskaber for at kunne udøve de rettigheder, de indrømmes i medfør af artikel 4, at indhente en tilladelse til at operere fra hver enkelt medlemsstat, hvori de ønsker at operere.
2. Når en medlemsstat modtager en ansøgning om tilladelse til at operere fra et UK-luftfartsselskab, udsteder den pågældende medlemsstat en passende tilladelse til at operere uden unødigt forsinkelse, forudsat at:
  - a) det ansøgende UK-luftfartsselskab er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i henhold til Det Forenede Kongeriges lovgivning, og
  - b) Det Forenede Kongerige udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med det ansøgende UK-luftfartsselskab, den kompetente myndighed er entydigt udpeget, og UK-luftfartsselskabet er indehaver af en tilladelse til at operere, som er udstedt af nævnte myndighed.

3. Uden at det berører behovet for, at der gives tilstrækkelig tid til at udføre de nødvendige vurderinger, har UK-luftfartsselskaberne ret til at indgive deres ansøgninger om tilladelse til at operere fra dagen for denne forordnings ikrafttræden. Medlemsstaterne har beføjelse til at godkende ansøgningerne fra nævnte dato, forudsat at betingelserne for en sådan godkendelse er opfyldt. Enhver tilladelse, der udstedes i den forbindelse, må dog tidligst træde i kraft den første dag, hvor denne forordning finder anvendelse, jf. artikel 15, stk. 2, første afsnit.

#### *Artikel 10*

##### *Operationelle planer, programmer og ruteplaner*

1. UK-luftfartsselskaberne forelægger deres operationelle planer, programmer og ruteplaner for lufttrafik for de kompetente myndigheder i hver berørt medlemsstat med henblik på myndighedernes godkendelse heraf. Enhver sådan forelæggelse skal ske mindst 30 dage forud for påbegyndelsen af operationerne. Forelæggelser vedrørende udøvelse af lufttrafik, der skal finde sted i januar 2021, skal ske den tidligst mulige dato inden påbegyndelsen af operationerne.
2. Med forbehold af artikel 9 må operationelle planer, programmer og ruteplaner for den igangværende IATA-flysæson på den første dag, hvor denne forordning finder anvendelse, jf. artikel 15, stk. 2, første afsnit, og operationelle planer, programmer og ruteplaner for den første sæson derefter indgives og godkendes før nævnte dato.

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

#### *Artikel 11*

##### *Afvisning, tilbagekaldelse, suspension og begrænsning af tilladelse*

1. Medlemsstaterne afviser, tilbagekalder eller suspenderer, alt efter hvad der er relevant, et UK-luftfartsselskabs tilladelse til at operere, hvis:
  - a) luftfartsselskabet ikke kan betegnes som et UK-luftfartsselskab i henhold til denne forordning, eller
  - b) betingelserne i artikel 9, stk. 2, ikke er opfyldt.
2. Medlemsstaterne afviser, tilbagekalder, suspenderer, begrænser eller pålægger betingelser for UK-luftfartsselskabers tilladelse til at operere, eller begrænser eller pålægger betingelser for deres operationer, hvis en af følgende omstændigheder gør sig gældende:
  - a) de gældende krav til flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed efterleves ikke
  - b) de krav, der som led i lufttransport gælder for luftfartøjers indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra den pågældende medlemsstats område, efterleves ikke

- c) de gældende krav vedrørende indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra den pågældende medlemsstats område for så vidt angår passagerer, besætning, bagage, fragt og/eller post om bord på et luftfartøj (herunder bestemmelser vedrørende indrejse, klarering, immigration, pas, told og karantæne samt bestemmelser for post) efterleves ikke.
3. Medlemsstaterne afviser, tilbagekalder, suspenderer, begrænser eller pålægger betingelser for UK-luftfartsselskabers tilladelse til at operere, eller begrænser eller pålægger betingelser for deres operationer, hvis Kommissionen pålægger medlemsstaterne at gøre dette i henhold til artikel 7 eller 8.
4. Medlemsstaterne underretter uden unødigt forsinkelse Kommissionen og de øvrige medlemsstater om enhver beslutning om i henhold til stk. 1 og 2 at afvise eller tilbagekalde et UK-luftfartsselskabs tilladelse til at operere.

*Artikel 12*  
*Certifikater og licenser*

Medlemsstaterne anerkender luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og licenser, som Det Forenede Kongerige udsteder eller erklærer for gyldige, og som stadig er i kraft, som gyldige med henblik på UK-luftfartsselskabers operation af lufttransporttjenester i henhold til denne forordning, forudsat at disse certifikater eller licenser er udstedt eller er erklæret gyldige i henhold til og i overensstemmelse med som minimum de relevante internationale standarder, der er fastsat i henhold til Chicagokonventionen.

*Artikel 13*  
*Høring og samarbejde*

1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder hører og samarbejder om fornødent med Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder for at sikre denne forordnings gennemførelse.
2. Efter anmodning fra Kommissionen forelægger medlemsstaterne uden unødigt forsinkelse oplysninger indhentet i henhold til denne artikels stk. 1 eller alle andre oplysninger, der er relevante for gennemførelsen af artikel 7 og 8.

*Artikel 14*  
*Udvalgsprocedure*

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved forordning (EF) nr. 1008/2008. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 sammenholdt med dennes artikel 5 anvendelse.

*Artikel 15*  
*Ikrafttræden og anvendelse*

1. Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den finder anvendelse fra dagen efter den dag, hvor EU-retten ophører med at finde anvendelse på og i Det Forenede Kongerige i henhold til udtrædelsesaftalens artikel 126 og 127.

Artikel 9, stk. 3, og artikel 10, stk. 2, finder dog anvendelse fra denne forordnings ikrafttræden.

3. Denne forordning finder ikke anvendelse, hvis en aftale, der i fuldt omfang regulerer udøvelsen af lufttransport med Det Forenede Kongerige, som Unionen er part i, er trådt i kraft eller, alt efter hvad der er tilfældet, finder midlertidig anvendelse på den i stk. 2, første afsnit, omhandlede dato.
4. Denne forordning ophører med at finde anvendelse fra den tidligste af følgende to datoer:
  - a) den 30. juni 2021
  - b) den dato, hvor en aftale som omhandlet i stk. 3 træder i kraft, eller, alt efter hvad der er tilfældet, den dato, fra hvilken den finder midlertidig anvendelse.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den ...

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

---