



Brüssel, den 21. Dezember 2018  
(OR. en)

15788/18

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2018/0433 (COD)**

**AVIATION 175**  
**PREP-BXT 65**

## VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	20. Dezember 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 893 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 893 final.

Anl.: COM(2018) 893 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 19.12.2018  
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im  
Luftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien  
und Nordirland aus der Union**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DE

DE

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **• Gründe und Ziele des Vorschlags**

Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union seine Absicht mitgeteilt, aus der Union auszutreten. Dies bedeutet, dass bei einer Nichtratifizierung des Austrittsabkommens<sup>1</sup> das Primär- und Sekundärrecht der Union ab dem 30. März 2019 (dem „Austrittsdatum“) nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt. Das Vereinigte Königreich wird dann zu einem Drittland.

Der internationale Luftverkehr kann nur mit ausdrücklicher Zustimmung der beteiligten Staaten durchgeführt werden – schließlich haben sie die vollständige und ausschließliche Lufthoheit über ihrem Hoheitsgebiet. Üblicherweise organisieren die Staaten den Luftverkehr zwischen ihnen im Wege bilateraler Luftverkehrsabkommen, in denen die gegenseitig gewährten Rechte und die Bedingungen für deren Ausübung im Einzelnen festgelegt sind. Die mit deren Ausübung direkt im Zusammenhang stehenden Verkehrsrechte und -dienste sind ausdrücklich aus dem Anwendungsbereich des Allgemeinen Abkommens über den Handel mit Dienstleistungen (GATS)<sup>2</sup> ausgenommen.

Die Freiheit der Luftfahrtunternehmen der Mitgliedstaaten (im Folgenden „Luftfahrtunternehmen der Union“), innerhalb der EU Flugdienste zu erbringen, geht ausschließlich auf die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdienssten in der Gemeinschaft zurück, in der auch Vorschriften für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für diese Luftfahrtunternehmen festgelegt sind.

Sofern keine anderslautenden Bestimmungen in einem Austrittsabkommen festgelegt werden, werden die Flugdienste zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten ab dem Zeitpunkt des Austritts nicht mehr durch die besagte Verordnung geregelt. Zudem werden einige Luftfahrtunternehmen nicht mehr die in jener Verordnung festgelegten Bedingungen für die Anerkennung als Luftfahrtunternehmen der Union erfüllen, wenn ihre Betriebsgenehmigung vom Vereinigten Königreich ausgestellt wurde, sich ihr Hauptgeschäftssitz im Vereinigten Königreich befindet oder sie sich mehrheitlich im Besitz des Vereinigten Königreichs oder seiner Staatsangehörigen befinden oder von diesem bzw. diesen tatsächlich kontrolliert werden.

Daraus folgt, dass sofern keine anderslautenden Bestimmungen in einem Austrittsabkommen festgelegt werden, es ab dem 30. März 2019 keine Rechtsgrundlage mehr für die Erbringung von Flugdiensten zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten durch ihre jeweiligen Luftfahrtunternehmen gibt. In jeder der vorstehend erläuterten Situationen würden die Luftfahrtunternehmen ihre Betriebsgenehmigung für die Union verlieren und damit nicht mehr das Recht haben, innerhalb der Union Flugdienste zu erbringen.

Direkte Flugdienste zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten werden nahezu ausschließlich von Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs und der Union erbracht. Verlieren diese Luftfahrtunternehmen ihr Recht, Flugdienste zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten zu erbringen, würde dies eine erhebliche

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> Anhang 1B des Übereinkommens von Marrakesch zur Errichtung der Welthandelsorganisation vom 15. April 1994.

Beeinträchtigung nach sich ziehen. Die meisten, wenn nicht alle Flugstrecken zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich würden nicht mehr bedient. Die Flugstrecken innerhalb der Union würden hingegen nach dem Austritt nicht mehr von Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs bedient und stünden damit uneingeschränkt Luftfahrtunternehmen der Union zur Verfügung.

Bei einem „No-Deal“-Szenario wird, wie nachstehend erläutert, mit schwerwiegenden Folgen für die jeweiligen Volkswirtschaften gerechnet: Flugzeiten und Flugkosten würden wegen der notwendigen alternativen Streckenführung deutlich ansteigen, wodurch sich auch der Druck auf die Luftverkehrsinfrastrukturen innerhalb dieser alternativen Strecken bei sinkender Luftverkehrsnachfrage erhöht. Infolgedessen würden nicht nur der Luftfahrtsektor, sondern auch andere Wirtschaftssektoren, die in hohem Maße auf den Luftverkehr angewiesen sind, beeinträchtigt. Die sich aus dieser Entwicklung ergebenden Handelsschranken würden den Handel mit entfernten Märkten sowie (Rück-)Verlagerungen von Unternehmen behindern. Die Beeinträchtigung der Konnektivität im Luftverkehr würde dazu führen, dass die Union und ihre Mitgliedstaaten einen strategischen Vorteil verlieren.

In ihrer Mitteilung „Vorbereitung auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union am 30. März 2019: ein Aktionsplan für den Notfall“ vom 13. November 2018<sup>3</sup> kündigte die Kommission ihre Absicht an, Maßnahmen vorzuschlagen, mit denen sichergestellt wird, dass Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs das Recht erhalten, das Hoheitsgebiet der Europäischen Union zu überfliegen, technische Zwischenlandungen einzulegen (z. B. zur Betankung ohne Ein- und Ausstieg von Fluggästen) sowie in der Europäischen Union zu landen und in das Vereinigte Königreich zurückzufliegen. Diese Maßnahmen wären an die Bedingung geknüpft, dass das Vereinigte Königreich auf die Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union gleichwertige Maßnahmen anwendet.

Dieser Vorschlag hat daher das Ziel, Maßnahmen für die vorläufige Regelung des Luftverkehrs zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich nach dessen Austritt aus der Union (Artikel 1) festzulegen. Mit diesen Maßnahmen soll die grundlegende Konnektivität für einen kurzen Übergangszeitraum aufrechterhalten werden (Artikel 12).

Zunächst sollen mit der vorgeschlagenen Verordnung (Artikel 3) den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs einseitig Verkehrsrechte der ersten, zweiten, dritten und vierten Freiheit eingeräumt werden, damit diese weiterhin das Hoheitsgebiet der Union überfliegen und in diesem Gebiet technische Zwischenlandungen einlegen sowie direkte Strecken zwischen den jeweiligen Hoheitsgebieten bedienen können. Zwischen dem Personen- und Frachtbetrieb oder dem Linien- und Nichtlinienflugverkehr wird dabei nicht unterschieden. Entsprechend dem Ziel der vorgeschlagenen Verordnung, die grundlegende Konnektivität zu gewährleisten, wird die Kapazität der Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs, d. h. die Anzahl an Flügen („Frequenzen“), die sie anbieten dürfen, auf das Niveau von vor dem Brexit eingefroren. Für die Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs sind für die Erbringung von Flugdiensten im Rahmen dieser Verordnung keine der üblichen Modalitäten für die betriebliche Flexibilität vorgesehen (wie beispielsweise Marketing-Kooperationsvereinbarungen, Leasing von Luftfahrzeugen, Wechsel des Luftfahrzeugs bei gleicher Flugnummer („change of gauge“) oder Co-Terminalisierung).

---

<sup>3</sup>

COM(2018) 880 final.

Da die den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs gewährten Rechte dem Grundsatz der „Gegenseitigkeit“ unterliegen, ist in Artikel 4 der vorgeschlagenen Verordnung ein Mechanismus festgelegt, mit dem sichergestellt werden soll, dass die Rechte der Luftfahrtunternehmen der Union im Vereinigten Königreich denen gleichwertig bleiben, die Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung gewährt werden. Sollte dies nicht der Fall sein, ist die Kommission berechtigt, die notwendigen Maßnahmen zu erlassen, um im Wege von Durchführungsrechtsakten hier Abhilfe zu schaffen, beispielsweise indem die Betriebsgenehmigungen für Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs eingeschränkt oder zurückgezogen werden. Die Bewertung des Äquivalenzniveaus und der Erlass von Abhilfemaßnahmen durch die Kommission sind nicht auf die strenge formale Entsprechung zwischen den beiden Rechtsordnungen beschränkt, denn zwischen den jeweiligen Märkten bestehen deutliche Unterschiede, weshalb ein rein spiegelbildlicher Abgleich, der am Ende den Interessen der Union entgegenstehen könnte, vermieden werden soll.

Ebenso wie in allen Luftverkehrsabkommen der Union soll auch mit der vorgeschlagenen Verordnung – auch wenn sie vorübergehend die grundlegende Konnektivität sicherstellen soll – ein flexibler Mechanismus festgelegt werden, mit dem gewährleistet wird, dass, sobald das Vereinigte Königreich nicht länger an das Unionsrecht gebunden ist, im Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen der Union und des Vereinigten Königreichs faire und gleiche Bedingungen herrschen. Gleiche Rahmenbedingungen setzen voraus, dass das Vereinigte Königreich auch nach seinem Austritt ausreichend hohe Standards im Bereich des Luftverkehrs anwendet, und zwar im Hinblick auf einen fairen Wettbewerb (darunter die Kartell-Gesetzgebung sowie Regelungen bei Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und Fusionen), das Verbot ungerechtfertiger staatlicher Subventionen, den Schutz von Arbeitnehmern, den Umweltschutz sowie die Flug- und Luftsicherheit. Zudem muss gewährleistet sein, dass Luftfahrtunternehmen der Union weder *de jure* noch *de facto* im Vereinigten Königreich benachteiligt werden. Mit der vorgeschlagenen Verordnung wird deshalb der Kommission die Aufgabe übertragen (Artikel 5), die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Luftfahrtunternehmen der Union und des Vereinigten Königreichs zu überwachen, und sie wird ermächtigt, im Wege von Durchführungsrechtsakten die erforderlichen Maßnahmen zu erlassen, damit gewährleistet wird, dass diese Bedingungen jederzeit erfüllt sind.

Für die Mitgliedstaaten wurden die notwendigen Verfahren festgelegt, damit sie überprüfen können, ob die Genehmigungen, Zulassungen/Zeugnisse oder Lizenzen von Luftfahrtunternehmen, Luftfahrzeugen und Besatzungen, die auf der Grundlage dieser Verordnung in ihr Hoheitsgebiet fliegen, vom Vereinigten Königreich nach international anerkannten Sicherheitsstandards erteilt, alle einschlägigen Bestimmungen der Mitgliedstaaten und des Unionsrechts eingehalten und die gewährten Rechte nicht überschritten wurden (Artikel 6 bis 9).

In den Bestimmungen wird ausdrücklich nochmals darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten keine bilateralen Luftverkehrsabkommen mit dem Vereinigten Königreich in Angelegenheiten verhandeln oder abschließen dürfen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, und sie auch nicht anderweitig den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs im Zusammenhang mit dem Luftverkehr andere Rechte als die in dieser Verordnung gewährten Rechte einräumen dürfen (Artikel 3). Natürlich werden die jeweils zuständigen Behörden trotzdem in dem Umfang kooperieren können, wie es für die ordnungsgemäße Durchführung der Verordnung notwendig ist (Artikel 10), damit das

Management der Flugdienste, die nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs weiterhin unter dessen Ägide erbracht werden, so wenig wie möglich beeinträchtigt wird.

Der Europäische Rat (Artikel 50) wiederholte am 13. Dezember 2018 seinen Appell, auf allen Ebenen die Arbeiten zur Vorbereitung auf den Austritt des Vereinigten Königreichs zu intensivieren und sich dabei auf alle möglichen Szenarien einzustellen. Dieser Rechtsakt ist Teil des Maßnahmenpakets, das die Kommission als Reaktion auf diesen Appell erlässt.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die vorgeschlagene Verordnung ist als *lex specialis* gedacht, mit der auf einige der Folgen reagiert wird, die sich aus der Tatsache ergeben, dass die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs und in Ermangelung eines Austrittsabkommens nicht länger für den Luftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den übrigen Mitgliedstaaten gilt. Die vorgeschlagenen Bestimmungen beschränken sich auf das hierfür Notwendige, damit unverhältnismäßige Beeinträchtigungen vermieden werden. Sie sollen nur für einen begrenzten Zeitraum gelten. Dieser Vorschlag steht daher uneingeschränkt im Einklang mit geltendem Recht und insbesondere mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Dieser Vorschlag ergänzt die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008. Wenngleich der in den Luftverkehrsabkommen der Union mit Drittländern verfolgte Ansatz in einigen Bereichen beibehalten wurde (z. B. bei den Betriebsgenehmigungen), machen der spezielle Zweck und Kontext der Verordnung sowie ihr unilateraler Charakter ein restriktiveres Konzept bei der Gewährung von Rechten ebenso erforderlich wie besondere Bestimmungen zur Aufrechterhaltung der Gleichwertigkeit der Rechte und Wettbewerbsbedingungen.

## 2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage ist Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ergänzt die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008, sodass die grundlegende Konnektivität gewahrt bleibt, auch wenn die Verordnung nicht mehr auf den in Frage stehenden Luftverkehrsbetrieb Anwendung findet. Diese Konnektivität würde in gleicher Weise für den Luftverkehr zu und von allen Punkten in der Union gewährleistet, sodass es zu keinen Beeinträchtigungen im Binnenmarkt kommt. Es ist daher unerlässlich, Maßnahmen auf Unionsebene zu treffen, da dies nicht durch einzelstaatliche Maßnahmen erreicht werden kann.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagene Verordnung gilt als verhältnismäßig, da durch sie zum einen unverhältnismäßige Beeinträchtigungen vermieden und gleichzeitig gleiche Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen der Union sichergestellt werden können. Sie geht nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus. Dies gilt insbesondere für die Bedingungen, zu denen die einschlägigen Rechte gewährt werden, etwa in Bezug auf das Erfordernis, dass das Vereinigte Königreich gleichwertige Rechte gewährt, sowie auf den fairen Wettbewerb und die zeitliche Begrenzung dieser Regelung.

- **Wahl des Instruments**

Da mit diesem Rechtsakt Fragen geregelt werden, die eng mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 in Zusammenhang stehen, und ebenso wie mit jener Verordnung vollständig harmonisierte Wettbewerbsbedingungen gewährleistet werden sollen, sollte der Rechtsakt die Form einer Verordnung haben. Zudem trägt diese Form am besten der Dringlichkeit der Situation/des Kontextes Rechnung, da die bis zum Austritt verbleibende Zeit (ohne den Abschluss eines Austrittsabkommens) für die Umsetzung der Bestimmungen einer Richtlinie zu kurz wäre.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Dies trifft auf den Vorschlag nicht zu, denn der außergewöhnliche, vorübergehende und einmalige Charakter des Ereignisses, das diesen Vorschlag erforderlich macht, steht in keinem Zusammenhang mit den Zielen bestehender Rechtsvorschriften.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU verbundenen Probleme und deren mögliche Lösung wurden von unterschiedlichsten Interessenträgern der Luftfahrtbranche und Vertretern der Mitgliedstaaten zur Sprache gebracht.

Durch die vorgebrachten Ansichten zog sich als roter Faden die Forderung nach einer regulatorischen Maßnahme, damit ein gewisses Maß an Konnektivität im Luftverkehr aufrechterhalten werden kann. Im Hinblick auf Verkehrsrechte sind die Interessenträger nicht in der Lage, eigene Notfallmaßnahmen zu ergreifen, um die schädlichen Auswirkungen für den Fall abzumildern, dass kein Austrittsabkommen geschlossen wird. Vertreter von mindestens sechs Luftfahrtunternehmen und Gruppen von Luftfahrtunternehmen sowie von Flughäfen (meist über den Internationalen Flughafenrat Europa) haben die Ansicht vertreten, dass der Status quo aufrecht erhalten bleiben sollte und Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs ein Marktzugang im gleichen Umfang wie vor dem Austritt gewährt werden sollte. Andere Interessenträger (zumeist Vertreter von Luftfahrtunternehmen der EU-27) waren hingegen der Auffassung, dass der Status quo nicht beibehalten werden sollte, solange keine vollständige Angleichung der Rechtsvorschriften besteht, um so gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Markt zu gewährleisten. Am 12. Juni 2018 organisierte die Kommission einen EU-27-Workshop zur Vorbereitung auf den Austritt, in dessen Verlauf Sachverständige der Zivilluftfahrt der Mitgliedstaaten insbesondere auf die Notwendigkeit hingewiesen haben, auf EU-Ebene Notfallmaßnahmen zu verabschieden, um eine grundlegende Konnektivität zwischen den EU-27 und dem Vereinigten Königreich im Falle eines Austritts ohne Abkommen sicherzustellen.

Diesen Stellungnahmen wurde bei der Ausarbeitung des Vorschlags gebührend Rechnung getragen.

- **Einhaltung und Nutzung von Expertenwissen**

Der Kommission wurden von den einschlägigen Interessenträgern Bewertungen unterschiedlicher Art hinsichtlich der Folgen des Austritts des Vereinigten Königreichs für den Luftfahrtsektor übermittelt. In diesen Bewertungen kommen sie zu dem Schluss, dass es bei einem Ausfall des Luftverkehrs zwischen den EU-27 und dem Vereinigten Königreich in den EU-27 zu signifikanten Beeinträchtigungen kommen wird. In der Wirtschaft im weitesten

Sinne spielt die Konnektivität des Luftverkehrs eine zentrale Rolle. Sie erleichtert nicht nur die Mobilität, sondern ist ein starker Motor für Handel, Wachstum und Beschäftigung. Der unmittelbare Beitrag der Luftfahrt zum BIP der EU beläuft sich auf 110 Mrd. EUR, während die Auswirkungen insgesamt, einschließlich des Tourismus, durch den Multiplikatoreffekt bei 510 Mrd. EUR liegen.<sup>4</sup> Insgesamt belief sich 2016 der Anteil der Fluggäste, die zwischen der EU-27 und dem Vereinigten Königreich reisten, auf 16 % des gesamten Luftverkehrs innerhalb der EU, auch wenn diese Zahl zwischen den EU-Mitgliedstaaten erheblich schwankte und über 25 % erreichen kann. Zudem wurden im Jahr 2017 19,3 % des Luftverkehrs in der EU durch im Vereinigten Königreich zugelassene Luftfahrtunternehmen durchgeführt, während 44,7 % des Verkehrs zwischen den EU-27 und dem Vereinigten Königreich auf in den EU-27 zugelassene Luftfahrtunternehmen entfielen. Alternative Verkehrsverbindungen per Bahn oder Schiff stehen nur einer kleinen Anzahl von Ländern wie Belgien, Frankreich und Irland zur Verfügung. Für andere, weiter entfernt gelegene Länder im Osten und Süden der Union sind die Reisezeiten auf Straße und Schiene so lang, dass sie keine Alternative für den Luftverkehr darstellen. Daher gilt es, die bei einem Totalausfall der Luftverkehrsinfrastruktur zu erwartenden signifikanten Beeinträchtigungen für die Wirtschaft und die Bürgerinnen und Bürger der EU-27 abzumildern.

- **Folgenabschätzung**

Eine Folgenabschätzung ist aufgrund der außergewöhnlichen Situation und des begrenzten Bedarfs während des Zeitraums, in dem die Statusänderung des Vereinigten Königreichs durchgeführt wird, nicht notwendig. Materiell und rechtlich andere Optionen als die vorgeschlagene politische Option stehen nicht zur Verfügung.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Entfällt.

#### **5. WEITERE ANGABEN**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Entfällt.

---

<sup>4</sup> Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report, 2015.

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union**

(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 Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,  
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,  
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,  
in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich seine Absicht mitgeteilt, gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union auszutreten. Ab dem Tag des Inkrafttretens eines Austrittsabkommens oder andernfalls zwei Jahre nach der Mitteilung der Austrittsabsicht, also ab dem 30. März 2019, finden die Verträge keine Anwendung mehr auf das Vereinigte Königreich, es sei denn, der Europäische Rat beschließt im Einvernehmen mit dem Vereinigten Königreich einstimmig, diese Frist zu verlängern.
- (2) In der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> sind die Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung der Union für Luftfahrtunternehmen sowie deren Freiheit zur Erbringung von Flugdiensten in der EU festgeschrieben.
- (3) In Ermangelung etwaiger Sonderbestimmungen erlöschen mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union alle Rechte und Pflichten aus dem Unionsrecht, 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 übrigen 27 Mitgliedstaaten betreffen.

---

<sup>5</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>7</sup> Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdienssten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

- (4) Daher gilt es, vorübergehend Maßnahmen festzulegen, auf deren Grundlage im Vereinigten Königreich zugelassene Luftfahrtunternehmen Flugdienste zwischen dessen Hoheitsgebiet und dem der verbleibenden 27 Mitgliedstaaten erbringen können. Die Gewährung dieser Rechte sollte von der Gewährung gleichwertiger Rechte durch das Vereinigte Königreich für in der Europäischen Union zugelassene Luftfahrtunternehmen abhängig gemacht werden und bestimmten Bedingungen zur Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs unterliegen, damit zwischen dem Vereinigten Königreich und den verbleibenden Mitgliedstaaten ein echtes Gleichgewicht besteht.
- (5) Die zeitliche Befristung der Verordnung sollte dadurch zum Ausdruck kommen, dass ihre Anwendung auf eine kurze Zeit beschränkt wird, unbeschadet einer etwaigen Aushandlung und eines etwaigen Inkrafttretens einer künftigen Vereinbarung über die Erbringung von Flugdiensten zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich.
- (6) 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 zwischen den Luftfahrtunternehmen der Union und denen des Vereinigten Königreichs bei der Erbringung von Flugdiensten faire Bedingungen herrschen. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup> ausgeübt werden.
- (7) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung vorübergehender Maßnahmen zur Regelung des Luftverkehrs zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich in Ermangelung eines Austrittsabkommens, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs und seiner Wirkung auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (8) Das Inkrafttreten der Bestimmungen dieser Verordnung ist dringend erforderlich, weshalb die Verordnung im Prinzip ab dem Tag Anwendung finden sollte, der auf den Tag folgt, an dem die Verträge auf das Vereinigte Königreich und in dessen Hoheitsgebiet keine Anwendung mehr finden, sofern nicht in der Zwischenzeit ein Austrittsabkommen mit dem Vereinigten Königreich abgeschlossen wurde. Damit die erforderlichen Verwaltungsverfahren so früh wie möglich durchgeführt werden können, sollten einige Bestimmungen mit Inkrafttreten dieser Verordnung Anwendung finden –

<sup>8</sup>

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).

# HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## *Artikel 1*

### **Anwendungsbereich**

Mit dieser Verordnung wird ein Paket vorläufiger Maßnahmen zur Regelung des Luftverkehrs zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland (im Folgenden „Vereinigtes Königreich“) nach dessen Austritt aus der Union festgelegt.

## *Artikel 2*

### **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Luftverkehr“ (air transport): die öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, im Linien- oder Nichtlinienflugverkehr;
2. „internationaler Luftverkehr“ (international air transport): Luftverkehr, der durch den Luftraum über den Hoheitsgebieten von mehr als einem Staat führt;
3. „Luftfahrtunternehmen der Union“ (Union air carrier): ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einer zuständigen Genehmigungsbehörde gemäß Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erteilt wurde;
4. „VK-Luftfahrtunternehmen“ (UK air carrier): 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 der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft 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 nach Artikel 12 Absatz 2 vorausgeht, über eine gültige Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 verfügt;

5. „tatsächliche Kontrolle“ (effective control): 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“ (competition law): die gesetzliche Regelung folgenden Verhaltens, sofern es Flugdienste 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 beherrschenden Stellung durch ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen;
    - iii) Maßnahmen, die vom Vereinigten Königreich im Falle öffentlicher Unternehmen und Unternehmen, denen das Vereinigte Königreich besondere oder ausschließliche Rechte gewährt, ergriffen oder aufrechterhalten werden und die den Ziffern i oder ii zuwiderlaufen; und
  - (b) Zusammenschlüsse zwischen Luftfahrtunternehmen, die insbesondere durch die Schaffung oder den Ausbau einer marktbeherrschenden Stellung einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindern;
7. „Subvention“ (subsidy): 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) der direkte Transfer von Geldern, wie Finanzhilfen, Darlehen, Erhöhung des Eigenkapitals, die Möglichkeit direkter Transfers von Geldern, die Übernahme von Verbindlichkeiten wie Kreditbürgschaften, Kapitalzufuhr, Eigentum, Schutz vor Bankrott oder Versicherungsleistungen);
  - (b) die einer staatlichen oder sonstigen öffentlichen Stelle zustehenden Einnahmen, die dieser entgehen oder von dieser nicht erhoben werden;
  - (c) die Bereitstellung von nicht der allgemeinen Infrastruktur zuzuordnenden Waren und Dienstleistungen oder deren Kauf; oder
  - (d) die Leistung von Zahlungen an einen Fördermechanismus, die Betrauung oder Anweisung einer privaten Stelle mit der Wahrnehmung einer oder mehrerer der in den Buchstaben a, b und c genannten Aufgaben, die normalerweise staatlichen oder sonstigen öffentlichen Stellen obliegen, wobei sich diese

Praktik in keiner Weise von den Praktiken unterscheidet, die normalerweise von staatlichen Stellen ausgeübt werden;

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“ (independent competition authority): eine mit der Anwendung und Durchsetzung des Wettbewerbsrechts sowie der Kontrolle von Subventionen beauftragte Behörde, die alle folgenden Bedingungen erfüllt:
  - (a) die Behörde ist in ihrer Funktionsweise unabhängig und 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“ (discrimination): jede durch keine objektiven Gründe gerechtfertigte Differenzierung in Bezug auf die Bereitstellung von für die Erbringung von Flugdiensten genutzten Waren oder Dienstleistungen, auch öffentlichen Dienstleistungen, oder in Bezug auf deren für diese Dienste relevante Behandlung durch Behörden;
10. „Linienflugverkehr“ (scheduled air transport service): eine Folge 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 Folge von Flügen handelt;
11. „Nichtlinienflugverkehr“ (non-scheduled air transport service): ein im gewerblichen Luftverkehr durchgeföhrter Flugdienst, bei dem es sich nicht um einen Linienflugverkehr handelt;
12. „Hoheitsgebiet der Union“ (territory of the Union): das Landgebiet, die Binnengewässer und die Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten, auf die der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu den in diesen Verträgen festgelegten Bedingungen Anwendung finden, sowie der Luftraum über diesem Gebiet;
13. „Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs“ (territory of the United Kingdom): das Landgebiet, die Binnengewässer und die Hoheitsgewässer des Vereinigten Königreichs und der Luftraum über diesem Gebiet;
14. „ICAO-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt.

### *Artikel 3*

#### **Verkehrsrechte**

1. VK-Luftfahrtunternehmen dürfen unter den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen
  - (a) das Hoheitsgebiet der Union ohne Landung überfliegen;
  - (b) im Hoheitsgebiet der Union zu nichtgewerblichen Zwecken im Sinne des ICAO-Abkommens landen;
  - (c) Linienflüge und Nichtlinienflüge im internationalen Luftverkehr für Fluggäste, für Fluggäste in Kombination mit Luftfracht und allein für Luftfrachtdienste zwischen zwei beliebigen Punkten durchführen, von denen sich einer im Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs und der andere im Hoheitsgebiet der Union befindet.
2. Vorbehaltlich der Artikel 4 und 5 darf bei der Bereitstellung von Linienflugdiensten auf der Grundlage dieser Verordnung die saisonale Gesamtkapazität, die von VK-Luftfahrtunternehmen auf Strecken zwischen dem Vereinigten Königreich und jedem Mitgliedstaat bereitgestellt wird, die Gesamtzahl der Frequenzen nicht überschritten werden, die von diesen Luftfahrtunternehmen auf diesen Strecken in der IATA-Sommer- bzw. IATA-Wintersaison des Jahres 2018 geleistet wurden.
3. Die Mitgliedstaaten dürfen mit dem Vereinigten Königreich weder bilaterale Luftverkehrsabkommen noch bilaterale Vereinbarungen in Angelegenheiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, verhandeln oder abschließen. Sie dürfen VK-Luftfahrtunternehmen auch nicht auf anderem Wege andere Rechte im Zusammenhang mit dem Luftverkehr gewähren als die, die mit dieser Verordnung gewährt werden.

### *Artikel 4*

#### **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 VK-Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage dieser Verordnung gewährt werden, oder werden diese Rechte nicht gleichermaßen allen Luftfahrtunternehmen der Union gewährt, kann sie zur Wiederherstellung der Gleichwertigkeit im Wege von Durchführungsrechtsakten, die nach dem Verfahren in Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erlassen werden,
  - (a) die den VK-Luftfahrtunternehmen zur Verfügung stehende Kapazität im Rahmen der in Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Beschränkungen angleichen und die Mitgliedstaaten auffordern, bereits bestehende und neu erteilte Betriebsgenehmigungen von VK-Luftfahrtunternehmen entsprechend anzupassen;

- (b) die Mitgliedstaaten auffordern, die besagten Betriebsgenehmigungen zu verweigern, aufzuheben oder zu widerrufen oder
- (c) sonstige zweckdienliche Maßnahmen erlassen.

### *Artikel 5*

#### **Fairer Wettbewerb**

1. Die Kommission überwacht die Bedingungen, unter denen Luftfahrtunternehmen der Union und Flughäfen der Union mit VK-Luftfahrtunternehmen und Flughäfen des Vereinigten Königreichs um die unter diese Verordnung fallende Erbringung von Flugdiensten konkurrieren.
2. Sollte sie feststellen, dass infolge einer der in Absatz 3 genannten Situationen diese Bedingungen deutlich schlechter sind als die Bedingungen, die für VK-Luftfahrtunternehmen gelten, kann die Kommission als Abhilfemaßnahme im Wege von Durchführungsrechtsakten, die nach dem Verfahren in Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erlassen werden,
  - (a) die den VK-Luftfahrtunternehmen zur Verfügung stehende Kapazität im Rahmen der in Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Beschränkungen angleichen und die Mitgliedstaaten auffordern, bereits bestehende und neu erteilte Betriebsgenehmigungen von VK-Luftfahrtunternehmen entsprechend anzupassen;
  - (b) die Mitgliedstaaten auffordern, die besagten Betriebsgenehmigungen für einige oder alle VK-Luftfahrtunternehmen zu verweigern, aufzuheben oder zu widerrufen oder
  - (c) sonstige zweckdienliche Maßnahmen erlassen.
3. Durchführungsrechtsakte nach Absatz 2 können erlassen werden, um in folgenden Situationen für Abhilfe zu sorgen:
  - (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 Standards zum Schutz von Arbeitnehmern, der Flugsicherheit, der Luftsicherheit oder der Umwelt an, deren Niveau unter dem des Unionsrechts liegt, oder, sofern keine entsprechenden Bestimmungen im Unionsrecht vorliegen, unter dem Niveau der von allen Mitgliedstaaten angewandten Standards und auf jeden Fall unter den einschlägigen internationalen Standards liegt;
  - (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 VK-Luftfahrtunternehmen oder den Flughäfen des Vereinigten Königreichs Auskünfte anfordern. Übermitteln die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs, die VK-Luftfahrtunternehmen oder die Flughäfen des Vereinigten Königreichs die gewünschten Informationen nicht

innerhalb einer von der Kommission festgelegten annehmbaren Frist oder übermitteln sie unvollständige Informationen, kann die Kommission nach Absatz 2 verfahren.

## *Artikel 6*

### **Betriebsgenehmigung**

1. Unbeschadet der Flugsicherheitsvorschriften der Mitgliedstaaten und der Union müssen VK-Luftfahrtunternehmen zur Ausübung der ihnen nach Artikel 3 gewährten Rechte bei jedem Mitgliedstaat, in dem sie tätig sein wollen, eine Betriebsgenehmigung beantragen.
2. Nachdem bei einem Mitgliedstaat der Antrag eines VK-Luftfahrtunternehmens auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung eingegangen ist, erteilt der betreffende Mitgliedstaat die entsprechende Betriebsgenehmigung ohne ungebührliche Verzögerung, sofern
  - (a) das antragstellende VK-Luftfahrtunternehmen eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht des Vereinigten Königreichs innehat und
  - (b) das Vereinigte Königreich über das antragstellende VK-Luftfahrtunternehmen die tatsächliche Regulierungskontrolle ausübt und aufrechterhält, die zuständige Behörde klar angegeben ist und das VK-Luftfahrtunternehmen ein von der besagten Behörde ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis innehat.
3. Unbeschadet der für die Durchführung der erforderlichen Bewertungen benötigten Zeit können VK-Luftfahrtunternehmen ihre Anträge auf Erteilung von Betriebsgenehmigungen 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 12 Absatz 2 festgelegten ersten Tag der Anwendung dieser Verordnung gültig.

## *Artikel 7*

### **Betriebspläne, Programme und Flugpläne**

1. VK-Luftfahrtunternehmen müssen den zuständigen Behörden jedes betroffenen Mitgliedstaats die Betriebspläne, Programme und Flugpläne für die Flugdienste zur Genehmigung vorlegen. Diese Genehmigungsanträge sind mindestens 30 Tage vor Aufnahme des Betriebs vorzulegen.
2. Vorbehaltlich des Artikels 6 können die Betriebspläne, Programme und Flugpläne für die IATA-Saison, in die der erste nach Artikel 12 Absatz 2 festgelegte Tag der Anwendung dieser Verordnung fällt, und für die erste nachfolgende Saison vor diesem Zeitpunkt vorgelegt und genehmigt werden.

## *Artikel 8*

### **Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Betriebsgenehmigungen**

1. Die Mitgliedstaaten verweigern einem VK-Luftfahrtunternehmen die Betriebsgenehmigung oder, je nach Sachlage, widerrufen diese oder setzen sie aus, wenn
  - (a) es sich bei dem Luftfahrtunternehmen nicht um ein VK-Luftfahrtunternehmen gemäß dieser Verordnung handelt oder
  - (b) die in Artikel 6 Absatz 2 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt sind.
2. Die Mitgliedstaaten verweigern oder widerrufen die Betriebsgenehmigungen für VK-Luftfahrtunternehmen, 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 Betriebsgenehmigungen für VK-Luftfahrtunternehmen, setzen diese aus, schränken sie ein oder versehen sie mit Auflagen, oder beschränken deren Betrieb oder versehen deren Betrieb mit Auflagen, sofern sie nach Artikel 4 oder 5 von der Kommission dazu aufgefordert werden.
4. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten von jeder nach den Absätzen 1 und 2 getroffenen Entscheidung, die Betriebsgenehmigung eines VK-Luftfahrtunternehmens zu verweigern oder zu widerrufen.

## *Artikel 9*

### **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 Flugdiensten durch VK-Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage dieser Verordnung anerkannt, sofern diese Zulassungen/Zeugnisse oder Lizenzen zumindest entsprechend den einschlägigen, im Rahmen des ICAO-Abkommens festgelegten internationalen Richtlinien oder in Einklang mit diesen erteilt oder für gültig erklärt wurden.

## *Artikel 10*

### **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 leiten der Kommission auf Anfrage ohne ungebührliche Verzögerung alle Informationen weiter, die sie nach Absatz 1 erhalten haben, oder sonstige für die Durchführung der Artikel 4 und 5 relevante Informationen.

## *Artikel 11*

### **Ausschuss**

Die Kommission wird von dem nach Artikel 25 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 eingesetzten Ausschuss unterstützt.

## *Artikel 12*

### **Inkrafttreten und Anwendung**

1. Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem das Unionsrecht nach Artikel 50 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr findet.  
Allerdings gelten Artikel 6 Absatz 3 und Artikel 7 Absatz 2 ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung.
3. Diese Verordnung gilt nicht, wenn bis zu dem in Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt ein mit dem Vereinigten Königreich nach Artikel 50 Absatz 2 des Vertrags über die Europäische Union geschlossenes Austrittsabkommen in Kraft getreten ist.
4. Diese Verordnung findet keine Anwendung mehr ab dem früheren der folgenden beiden Zeitpunkte:
  - (a) dem Zeitpunkt, an dem ein Abkommen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich über den Luftverkehr zwischen ihnen in Kraft tritt oder gegebenenfalls vorläufig angewendet wird; oder
  - (b) dem 30. März 2020.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments  
Der Präsident*

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*