



Brüssel, den 10. Dezember 2020  
(OR. en)

13900/20

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

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

**VORSCHLAG**

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	10. Dezember 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 827 final
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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 827 final.

Anl.: COM(2020) 827 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den **XXX**  
[...](2020) **XXX** draft

**SENSITIVE\***

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

---

\* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/!db43PX>

DE

DE

## **BEGRÜNDUNG**

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

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

Am 1. Februar 2020 ist das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union ausgetreten. Das Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft<sup>1</sup> (im Folgenden das „Austrittsabkommen“) wurde von der Union mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates<sup>2</sup> abgeschlossen und ist am 1. Februar 2020 in Kraft getreten. Der Übergangszeitraum nach Artikel 126 des Austrittsabkommens, in dem das Unionsrecht im Einklang mit Artikel 127 des Austrittsabkommens weiterhin für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich gilt, endet am 31. Dezember 2020.

Am 25. Februar 2020 hat der Rat den Beschluss (EU, Euratom) 2020/266 über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über ein neues Partnerschaftsabkommen angenommen<sup>3</sup>. 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 die künftigen Beziehungen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich in diesem Bereich in einem Abkommen geregelt sein werden.

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>4</sup> ausgenommen.

Die Freiheit der Luftfahrtunternehmen der Mitgliedstaaten (im Folgenden „Luftfahrtunternehmen der Union“), innerhalb der EU Luftverkehrsdiene 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 Luftverkehrsdiene in der Gemeinschaft zurück, in der auch Vorschriften für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für diese Luftfahrtunternehmen festgelegt sind.

Mit dem Ende des Übergangszeitraums werden die Luftverkehrsdiene zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten nicht mehr durch die besagte Verordnung geregelt.

<sup>1</sup> ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> ABl. L 58 vom 27.2.2020, S. 53.

<sup>4</sup> Anhang 1B des Übereinkommens von Marrakesch zur Errichtung der Welthandelsorganisation vom 15. April 1994.

Daraus folgt, dass sofern diese Fragen nicht in einem Abkommen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich geregelt werden, es nach Ablauf des im Austrittsabkommen festgelegten Übergangszeitraums keine Rechtsgrundlage mehr für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten durch ihre jeweiligen Luftfahrtunternehmen gibt.

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

Dieser Vorschlag hat daher das Ziel, Maßnahmen für die vorläufige Regelung des Luftverkehrs zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich nach Ablauf des Übergangszeitraums für den Fall festzulegen, dass kein Abkommen über diese Fragen erzielt werden kann.

Dieser Rechtsakt ist Teil eines Maßnahmenpakets, das die Kommission derzeit erlässt.

- Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Mit der vorgeschlagenen Verordnung als „lex specialis“ sollen einige der Folgen abgedeckt werden, die sich aus der Tatsache ergeben, dass die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 mit dem Ende des Übergangszeitraums und in Ermangelung eines Abkommens über die künftigen Beziehungen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich nicht länger für den Luftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten gilt. Die vorgeschlagenen Bestimmungen beschränken sich auf das hierfür Notwendige, damit unverhältnismäßige Beeinträchtigungen vermieden werden. Dieser Vorschlag steht daher uneingeschränkt im Einklang mit geltendem Recht und insbesondere mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008.

In dieser Hinsicht ist die vorgeschlagene Verordnung als vorübergehende Maßnahme gedacht, um die Konnektivität aufrechtzuerhalten und die Interessen der Union während eines begrenzten Zeitraums zu wahren, bis ein diesbezügliches Abkommen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich geschlossen werden und in Kraft treten kann.

Die vorgeschlagene Verordnung würde die Konzipierung eines künftigen Luftverkehrsabkommens mit dem Vereinigten Königreich unberührt lassen.

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

Dieser Vorschlag ergänzt die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 der Union. Wenngleich der in den Luftverkehrsabkommen der Union mit Drittländern verfolgte Ansatz in einigen Bereichen beibehalten wurde (z. B. bei den Genehmigungen), 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 der Union, damit die grundlegende Konnektivität gewahrt bleibt, auch wenn die Verordnung nicht mehr auf den in Frage stehenden Luftverkehrsbetrieb Anwendung findet. Diese Konnektivität wird in gleicher Weise für den Verkehr zu und von allen Punkten in der Union gewährleistet, sodass Beeinträchtigungen im Binnenmarkt vermieden werden. Es ist daher unerlässlich, Maßnahmen auf Unionsebene zu treffen, da dies nicht durch einzelstaatliche Maßnahmen erreicht werden kann.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagene Verordnung wird als verhältnismäßig angesehen, 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, unter anderem was die Gewährung gleichwertiger Rechte durch das Vereinigte Königreich und einen fairen Wettbewerb betrifft, sowie für die Befristung der Regelung bis zu dem Zeitpunkt, an dem ein EU-Luftverkehrsabkommen mit dem Vereinigten Königreich vorliegt.

- **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 Ende des Übergangszeitraums verbleibende Zeit (ohne den Abschluss eines Abkommens über die künftigen Beziehungen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich) 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 entfällt aufgrund des außergewöhnlichen, vorübergehenden und einmaligen Charakters des Ereignisses, das diesen Vorschlag erforderlich macht und das nicht mit den Zielen der bestehenden Rechtsvorschriften in Zusammenhang steht.

- Konsultation der Interessenträger**

Die Herausforderungen, die sich aus den Verhandlungen über ein Abkommen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich ergeben, und mögliche Lösungen wurden von verschiedenen Interessenträgern des Luftfahrtsektors und Vertretern der Mitgliedstaaten vor und nach dem Abschluss des Austrittsabkommens angesprochen.

Die Tatsache, dass der im Austrittsabkommen festgelegte Übergangszeitraum am 31. Dezember 2020 endet, die Notwendigkeit, sich auf die am 1. Januar 2021 unvermeidlich eintretenden Änderungen vorzubereiten, und etwaige zusätzliche Maßnahmen für den Fall eines „No-Deals“ wurden mit Vertretern der Mitgliedstaaten und verschiedenen Interessenträgern des Luftfahrtsektors im Rahmen bereichsübergreifender und themenspezifischer Sitzungen in Brüssel und in den Mitgliedstaaten erörtert.

Die vorgebrachten Ansichten enthielten durchgehend die Forderung nach Regulierungsmaßnahmen, damit ein gewisses Maß an Konnektivität im Luftverkehr aufrechterhalten werden kann, sobald das Unionsrecht nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt. Im Hinblick auf Verkehrsrechte sind die Interessenträger nicht in der Lage, eigene Contingency-Maßnahmen zu ergreifen, um die negativen Folgen für den Fall abzumildern, dass kein Abkommen geschlossen wird, in dem diese Fragen geregelt werden. Mindestens sechs Luftfahrtunternehmen und Vertreter von Verbänden von Luftfahrtunternehmen und Flughäfen vertraten die Ansicht, dass ein umfassender Marktzugang und damit ein hohes Maß an Konnektivität im Luftverkehr mit den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs aufrechterhalten werden sollte. Andere Interessenträger (zumeist Vertreter von Luftfahrtunternehmen der Union) waren hingegen der Auffassung, dass zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen auf dem Markt der Status quo nicht aufrechterhalten werden sollte, solange die Rechtsvorschriften nicht vollständig angeglichen sind. Die meisten Stellungnahmen, die auch von den Mitgliedstaaten im Rahmen der von der Kommission im Jahr 2018 veranstalteten Workshops vor dem Austritt eingegangen sind, wurden anschließend bekräftigt und mit Blick auf die künftigen Beziehungen ergänzt.

- Einholung 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 der EU und dem Vereinigten Königreich in der EU 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 168 Mrd. EUR, während die Auswirkungen insgesamt, einschließlich des Tourismus, durch den Multiplikatoreffekt bei

672 Mrd. EUR liegen<sup>5</sup>. Insgesamt belief sich 2019 der Anteil der Fluggäste, die zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich reisten, auf 24 % des gesamten Luftverkehrs innerhalb der EU, auch wenn diese Zahl zwischen den EU-Mitgliedstaaten erheblich schwankte. Zudem wurden im Jahr 2019 19,5 % der im Linienflugverkehr in der EU verfügbaren Sitzplätze durch im Vereinigten Königreich zugelassene Luftfahrtunternehmen angeboten, während 50,4 % der Sitzplätze zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich von in der EU zugelassenen Luftfahrtunternehmen angeboten wurden. Alternative Verkehrsverbindungen per Bahn oder Schiff stehen nur einer kleinen Anzahl von Ländern wie Belgien, Frankreich und Irland zur Verfügung. Für andere, weiter entfernt liegende 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 Konnektivität im Luftverkehr zu erwartenden signifikanten Beeinträchtigungen für die Wirtschaft und die Bürger der EU abzumildern.

Es liegt auf der Hand, dass die derzeitige Pandemie, die von der Luftfahrtindustrie und der Wirtschaft der Union bereits einen beispiellosen Tribut gefordert hat, die negativen Folgen der schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Konnektivität des Luftverkehrs zwischen dem Vereinigten Königreich und der Union nur noch verstärkt.

- **Folgenabschätzung**

Eine Folgenabschätzung ist aufgrund der außergewöhnlichen Situation und der geringen Notwendigkeit während des Zeitraums, in dem die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Statusänderung des Vereinigten Königreichs durchgeführt werden, nicht erforderlich. Materiell und rechtlich andere Optionen als die vorgeschlagene politische Option stehen nicht zur Verfügung.

- **Grundrechte**

Dieser 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.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Wie bereits vorstehend erläutert hat dieser Vorschlag das Ziel, Maßnahmen für die vorläufige Regelung des Luftverkehrs zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich nach Ablauf des Übergangszeitraums für den Fall festzulegen, dass kein Abkommen über diese Fragen erzielt werden kann (Artikel 1). Mit diesen Maßnahmen soll die grundlegende Konnektivität

---

<sup>5</sup> Aktionsgruppe Luftverkehr (ATAG), „Aviation: Benefits Beyond Borders report for 2020“.

für einen Übergangszeitraum aufrechterhalten werden, bis ein solches Abkommen geschlossen werden kann (Artikel 14).

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. Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs können diese Dienste auch im Wege von Code-Sharing- oder Blocked-Space-Vereinbarungen erbringen (Artikel 4) und unter strengen Auflagen Leasingvereinbarungen treffen (Artikel 5), sonst übliche Mechanismen für die betriebliche Flexibilität (z. B. Luftfahrzeugwechsel oder Ko-Terminalisierung) sind nicht vorgesehen.

Da die den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs gewährten Rechte dem Grundsatz der „Gegenseitigkeit“ unterliegen, ist in Artikel 6 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 Genehmigungen für Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs eingeschränkt oder zurückgezogen werden. Die Bewertung der Gleichwertigkeit und die Annahme von Abhilfemaßnahmen durch die Kommission beschränken sich nicht auf eine strenge, formale Entsprechung zwischen den beiden Rechtsordnungen, denn zwischen den jeweiligen Märkten bestehen deutliche Unterschiede, weshalb ein rein spiegelbildlicher Ansatz, der im Endeffekt den Interessen der Union zuwiderlaufen könnte, vermieden werden soll.

Ebenso wie mit 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 dem Ende des Übergangszeitraums im Luftverkehrsbereich ausreichend hohe Standards im Hinblick auf einen fairen Wettbewerb anwendet, worunter auch die Regulierung von Kartellen, der Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und Fusionen, das Verbot ungerechtfertigter staatlicher Subventionen, der Schutz von Arbeitnehmern, Umweltschutz sowie die Flug- und Luftsicherheit fallen. 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 7), 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 8 bis 11).

In den Bestimmungen wird ausdrücklich nochmals festgelegt, 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 12), damit das Management der Luftverkehrsdiene, die nach dem Ende des Übergangszeitraums weiterhin unter dessen Ägide erbracht werden, so wenig wie möglich beeinträchtigt wird.

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**

(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>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>3</sup>,

In Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft<sup>4</sup> (im Folgenden das „Austrittsabkommen“) wurde von der Union mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates<sup>5</sup> abgeschlossen und ist am 1. Februar 2020 in Kraft getreten. Der Übergangszeitraum nach Artikel 126 des Austrittsabkommens, in dem das Unionsrecht im Einklang mit Artikel 127 des Austrittsabkommens weiterhin für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich gilt, endet am 31. Dezember 2020. Am 25. Februar 2020 hat der Rat den Beschluss (EU, Euratom) 2020/266 über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über ein neues Partnerschaftsabkommen angenommen<sup>6</sup>. Wie aus den Verhandlungsrichtlinien hervorgeht, deckt die Ermächtigung unter anderem die Fragen ab, die geklärt werden müssen, um die

---

<sup>1</sup> Stellungnahme vom...

<sup>2</sup> Stellungnahme vom...

<sup>3</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ..

<sup>4</sup> ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> ABl. L 58 vom 27.2.2020, S. 53.

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.

- (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 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 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.
- (5) 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 AEUV ausgehandelt wurde, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.
- (6) Um ein für beide Seiten vorteilhaftes Konnektivitätsniveau aufrechtzuerhalten, sollten gemäß dem Grundsatz der Gegenseitigkeit bestimmte Marketing-Kooperationsvereinbarungen sowohl für Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs als auch für Luftfahrtunternehmen der Union vorgesehen werden.
- (7) 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.
- (8) 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

---

<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 Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

und sichergestellt werden soll, dass zwischen den Luftfahrtunternehmen der Union und denen des Vereinigten Königreichs bei der Erbringung von Luftverkehrsdiensten 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. 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 können 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.

- (9) 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 des Vertrags über die Europäische Union 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.
- (10) 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 Vertrag über die Europäische Union, dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügten Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union vorgesehen ist.
- (11) Gibraltar fällt nicht in den räumlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung und die in dieser Verordnung enthaltenen Verweise auf das Vereinigte Königreich schließen Gibraltar nicht ein.
- (12) Diese Verordnung berührt nicht die rechtliche Position des Königreichs Spanien zur Souveränität über das Gebiet, in dem sich der Flughafen von Gibraltar befindet.
- (13) Die Bestimmungen dieser Verordnung sollten aus Gründen der Dringlichkeit umgehend in Kraft treten und ab dem Tag gelten, 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, 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 —

---

<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 festgelegt, mit denen der Luftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland (im Folgenden „Vereinigtes Königreich“) nach Ablauf des in Artikel 126 des Austrittsabkommens genannten Übergangszeitraums geregelt wird.

*Artikel 2  
Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke 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“: 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“ (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 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 nach Artikel 14 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 Luftverkehrsdienele betrifft:
- Verhalten, das besteht in
    - Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen, Beschlüssen von Vereinigungen von Luftfahrtunternehmen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, welche eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken;
    - der missbräuchlichen Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung durch ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen;
    - 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;
  - Zusenschlüsse 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
- die direkte Übertragung von Mitteln, z. B. Finanzhilfen, Darlehen, Erhöhung des Eigenkapitals, potenzielle direkte Übertragungen von Mitteln, die Übernahme von Verbindlichkeiten wie Kreditbürgschaften, Kapitalzufuhr, Eigentum, Schutz vor Insolvenz oder Versicherungsleistungen;
  - der Verzicht auf oder die Nichterhebung von ansonsten fällige(n) Einnahmen,
  - die Bereitstellung von Waren oder Dienstleistungen, die nicht der allgemeinen Infrastruktur zuzuordnen sind, oder der Erwerb von Waren oder Dienstleistungen;
  - 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“ (independent competition authority): 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“ (discrimination): eine nicht durch objektive Gründe gerechtfertigte Differenzierung 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“ (scheduled air transport service): 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“ (non-scheduled air transport service): ein im gewerblichen Luftverkehr durchgeföhrter Luftverkehrsdienst, bei dem es sich nicht um 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. „Abkommen von Chicago“: das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt.

*Artikel 3  
Verkehrsrechte*

- (1) Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs 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 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 Hoheitsgebiet 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. Bezuglich 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 3 dürfen die Mitgliedstaaten im Einklang mit ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Erbringung von Luftrettungsdiensten in ihrem Hoheitsgebiet mit Luftfahrzeugen, die im Vereinigten Königreich registriert sind, gestatten.

#### *Artikel 4 Marketing-Kooperationsvereinbarungen*

- (1) Luftverkehrsdiene im Sinne von Artikel 3 dieser Verordnung können im Rahmen von Marketing-Kooperationsvereinbarungen, z. B. Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen, wie folgt erbracht werden:
- a) Das Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs kann gegenüber jedem ausführenden Unternehmen (operating carrier), 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 (marketing carrier) 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) Auf keinen Fall darf eine Blocked-Space- oder eine Code-Sharing-Vereinbarung dazu führen, dass ein Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs — sei es

als ausführendes Unternehmen oder als Vertriebsunternehmen — andere als die in Artikel 3 Absatz 1 vorgesehenen Rechte ausübt.

Dies darf das Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs nicht daran hindern, 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 eine 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 in dem betreffenden Drittland.
- (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 5*  
*Leasing von Luftfahrzeugen*

- (1) Im Rahmen der Ausübung der in Artikel 3 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 6*  
*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 13 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie werden nach dem Dringlichkeitsverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 3 erlassen, wenn dies in hinreichend begründeten Fällen wegen eines schwerwiegenden Mangels an Gleichwertigkeit für die Zwecke des Absatzes 2 aus Gründen äußerster Dringlichkeit unbedingt erforderlich ist.

*Artikel 7*  
*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 13 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie werden nach dem Dringlichkeitsverfahren gemäß Artikel 13 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 Rates<sup>9</sup> findet keine Anwendung auf Sachverhalte, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.

*Artikel 8  
Genehmigung*

- (1) Unbeschadet der Flugsicherheitsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten müssen Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs zur Ausübung der ihnen nach Artikel 3 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 ohne ungebührliche Verzögerung, sofern

---

<sup>9</sup> 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).

- 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 Luftverkehrsbetreibergesetz innehaltet.
- (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 14 Absatz 2 Unterabsatz 1 festgelegten ersten Tag der Anwendung dieser Verordnung gültig.

### *Artikel 9 Betriebspläne, Programme und Flugpläne*

- (1) Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs legen den zuständigen Behörden jedes betroffenen Mitgliedstaats die Betriebspläne, Programme und Flugpläne für die Luftverkehrsdienele zur Genehmigung vor. Diese Genehmigungsanträge müssen mindestens 30 Tage vor Aufnahme des Betriebs vorgelegt werden.
- (2) Vorbehaltlich des Artikels 8 können die Betriebspläne, Programme und Flugpläne für die IATA-Saison, in die der erste nach Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 1 festgelegte 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 10 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 8 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 6 oder 7 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 11 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 Luftverkehrsdienssten 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 12 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 ohne ungebührliche Verzögerung alle gemäß Absatz 1 erhaltenen Informationen oder sonstige für die Durchführung der Artikel 6 und 7 relevanten Informationen zur Verfügung.

### *Artikel 13 Ausschuss*

- (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 14  
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 keine Anwendung mehr findet.  
Allerdings gelten Artikel 8 Absatz 3 und Artikel 9 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, das den Luftverkehr mit dem Vereinigten Königreich umfassend regelt.
- (4) Diese Verordnung findet keine Anwendung mehr ab dem früheren der folgenden beiden Zeitpunkte:
- dem 30. Juni 2021,
  - dem Zeitpunkt, an dem ein in Absatz 3 genanntes Abkommen in Kraft tritt, oder gegebenenfalls vorläufig angewendet wird.

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*