



Brussel, 19.12.2018  
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende gemeenschappelijke regels ter waarborging van basisconnectiviteit in het  
luchtvervoer in verband met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-  
Britannië en Noord-Ierland uit de Unie**

(Voor de EER relevante tekst)

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### • **Motivering en doel van het voorstel**

Op 29 maart 2017 heeft het Verenigd Koninkrijk kennisgegeven van zijn voornemen om zich uit de Unie terug te trekken krachtens artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Dat betekent dat, indien het terugtrekkingsakkoord<sup>1</sup> niet wordt geratificeerd, vanaf 30 maart 2019 (hierna "de terugtrekkingsdatum" genoemd) het primaire en secundaire Unierecht niet langer van toepassing is op het Verenigd Koninkrijk. Het Verenigd Koninkrijk wordt dan een "derde land".

Internationaal luchtvervoer kan alleen met de expliciete instemming van de betrokken staten plaatsvinden. Dit is een gevolg van hun volledige en uitsluitende soevereiniteit over het luchtruim boven hun grondgebied. Het is gangbaar dat staten onderling luchtvervoer organiseren door middel van bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten (ASA's), waarin de wederzijds toegekende specifieke rechten en de voorwaarden voor de uitoefening van die rechten zijn vastgesteld. Verkeersrechten en diensten die rechtstreeks met de uitoefening van die rechten verband houden, zijn uitdrukkelijk uitgesloten van het toepassingsgebied van de Algemene Overeenkomst inzake de handel in diensten (GATS)<sup>2</sup>.

Binnen de Unie vloeit de vrijheid voor luchtvaartmaatschappijen van lidstaten (luchtvaartmaatschappijen uit de Unie) om binnen de EU luchtdiensten te verrichten uitsluitend voort uit Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap. In die verordening zijn ook de voorschriften vastgesteld voor de vergunningverlening aan die luchtvaartmaatschappijen.

Bij gebreke van andersluidende bepalingen in een terugtrekkingsakkoord zouden luchtdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten na de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk niet langer door genoemde verordening worden geregeld. Bovendien zouden bepaalde luchtvaartmaatschappijen, doordat zij beschikken over een door het Verenigd Koninkrijk afgegeven exploitatievergunning, of omdat hun hoofdvestiging zich in het Verenigd Koninkrijk bevindt, of omdat het Verenigd Koninkrijk of zijn ingezetenen een meerderheidsbelang hebben in of daadwerkelijke zeggenschap uitoefenen over die maatschappijen, niet langer aan de voorwaarden van die verordening voldoen om als luchtvaartmaatschappij uit de Unie te worden beschouwd.

Een en ander betekent dat er, bij gebreke van andersluidende bepalingen in een terugtrekkingsakkoord, vanaf 30 maart 2019 geen grondslag meer zou zijn voor de respectieve luchtvaartmaatschappijen om luchtdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten te verrichten. De luchtvaartmaatschappijen zouden in de hierboven beschreven situaties hun exploitatievergunning van de Unie verliezen en bijgevolg niet langer het recht genieten om binnen de Unie luchtdiensten te verrichten.

Directe luchtdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten zijn nagenoeg volledig in handen van luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk en uit de Unie. Wanneer die luchtvaartmaatschappijen hun recht zouden verliezen om luchtdiensten te verrichten

---

<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> Bijlage 1 B bij de Overeenkomst van Marrakesh tot oprichting van de Wereldhandelsorganisatie van 15 april 1994.

tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten, zou zulks dus in ernstige verstoringen resulteren. De meeste, zo niet alle luchtroutes tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk zouden niet langer worden bediend. Routes binnen de Unie daarentegen die na de terugtrekking niet langer worden bediend door luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk, zouden volledig toegankelijk blijven voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

In een no-deal-scenario is de verwachting dat de gevolgen voor de respectieve economieën ernstig zouden zijn, zoals uit het onderstaande mag blijken: de reistijd en de kosten in het vliegverkeer zouden aanzienlijk toenemen omdat naar alternatieve routes wordt gezocht, en zo zou ook de druk op de luchtvervoersinfrastructuur op die alternatieve routes toenemen, terwijl de vraag naar luchtvervoer zou afnemen. Daardoor zouden niet alleen de sector van het luchtvervoer, maar ook andere economische sectoren die sterk afhankelijk zijn van het luchtvervoer, worden getroffen. De daardoor ontstane handelsbelemmeringen zouden een hinderpaal zijn om zaken te doen op verre markten, maar ook voor de (her)vestiging van bedrijven. Met de verstoring van de connectiviteit in het luchtvervoer zouden de Unie en de lidstaten een strategische troef verliezen.

In haar mededeling "Voorbereidingen voor de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie op 30 maart 2019: een noodplan" van 13 november 2018<sup>3</sup> heeft de Commissie haar voornemen aangekondigd om maatregelen voor te stellen zodat luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk over het grondgebied van de Europese Unie kunnen vliegen, er voor technische doeleinden kunnen landen (bijv. tanken zonder dat passagiers in- of uitstappen) en in de Europese Unie kunnen landen en naar het Verenigd Koninkrijk kunnen terugvliegen. Hierbij zal de voorwaarde gelden dat het Verenigd Koninkrijk gelijkwaardige maatregelen toepast voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie.

Het voorliggende voorstel dient dus om voorlopige maatregelen vast te stellen die het luchtvervoer tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk regelen nadat laatstgenoemde zich uit de Unie heeft teruggetrokken (artikel 1). Deze maatregelen dienen om basisconnectiviteit te handhaven voor een korte overgangperiode (artikel 12).

In de eerste plaats (artikel 3) voorziet door het voorstel voor een verordening in de eenzijdige toekenning van verkeersrechten van de eerste, tweede, derde en vierde vrijheid aan luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk zodat deze het grondgebied van de Unie kunnen overvliegen en er voor technische doeleinden kunnen landen, alsmede directe routes tussen de respectieve grondgebieden kunnen bedienen. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen passagiers- en vrachtactiviteiten, of tussen geregelde en niet-geregelde diensten. In lijn met de doelstelling van het voorstel voor een verordening om basisconnectiviteit te garanderen, wordt de capaciteit die luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk krijgen, bevroren op de niveaus van vóór de Brexit, uitgedrukt in aantal vluchten ("frequenties"). Er is niet voorzien in de gebruikelijke instrumenten voor operationele flexibiliteit (zoals samenwerkingsregelingen op marketinggebied, leasing van vliegtuigen, overstap ("change of gauge") of co-terminalisering) voor luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk die luchtdiensten verrichten op grond van deze verordening.

Aangezien de rechten die luchtvaartmaatschappijen worden toegekend, aan een wederkerigheidsbeginsel zijn onderworpen, wordt in het voorstel voor een verordening

---

<sup>3</sup> COM(2018) 880 final.

(artikel 4) een mechanisme vastgesteld dat moet garanderen dat de rechten die luchtvaartmaatschappijen uit de Unie in het Verenigd Koninkrijk genieten, gelijkwaardig blijven aan die welke op grond van dit voorstel voor een verordening aan luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk worden toegekend. Indien dat niet het geval is, wordt de Commissie gemachtigd de nodige maatregelen vast te stellen om de situatie te corrigeren door middel van uitvoeringshandelingen, met onder meer een beperking of intrekking van exploitatievergunningen van luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk. De beoordeling van het niveau van gelijkwaardigheid en de vaststelling van corrigerende maatregelen door de Commissie houdt niet uitsluitend verband met strikte, formele overeenstemming tussen de beide rechtsordes; dit komt door de uitgesproken verschillen tussen de respectieve markten en om een benadering met een blinde afspiegeling te vermijden, hetgeen uiteindelijk tegen het belang van de Unie kan ingaan.

Zoals de Unie in al haar overeenkomsten voor luchtdiensten probeert te bereiken, wordt in het voorstel voor een verordening, ook al zet dat in op het tijdelijk garanderen van basisconnectiviteit, een soepel mechanisme vastgesteld dat ervoor zorgt dat luchtvaartmaatschappijen uit de Unie eerlijke en gelijke kansen krijgen om te concurreren met luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk wanneer het Verenigd Koninkrijk niet langer door het Unierecht gebonden zal zijn. Een gelijk speelveld vereist dat, zelfs na de terugtrekking, het Verenigd Koninkrijk in het luchtvervoer voldoende hoge en vergelijkbare normen blijft toepassen ten aanzien van: eerlijke mededinging, met toezicht op kartels, misbruik van machtsposities en concentraties; het verbod op ongerechtvaardigde overheidssubsidies; de bescherming van werknemers; de bescherming van het milieu; veiligheid en beveiliging. Bovendien dient ervoor te worden gewaakt dat luchtvaartmaatschappijen uit de Unie in het Verenigd Koninkrijk rechtens noch feitelijk worden gediscrimineerd. Daarom wordt de Commissie door het voorstel voor een verordening (artikel 5) belast met de taak toe te zien op de mededingingsvoorwaarden tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en het Verenigd Koninkrijk, en wordt zij gemachtigd om met uitvoeringshandelingen de nodige maatregelen te nemen zodat er te allen tijde sprake is van een gelijk speelveld.

De vereiste procedures worden ingesteld om de lidstaten in staat te stellen zich ervan te vergewissen dat luchtvaartmaatschappijen, luchtvaartuigen en bemanningen die op grond van deze verordening goederen naar hun grondgebied vliegen, beschikken over een door het Verenigd Koninkrijk afgegeven vergunning die of een bevoegdheidsbewijs dat in overeenstemming is met de desbetreffende normen, dat alle desbetreffende nationale wetgeving en Uniewetgeving in acht is genomen en dat de toegekende rechten niet worden overschreden (artikelen 6 tot en met 9).

Uitdrukkelijk wordt herhaald dat lidstaten over geen bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten met het Verenigd Koninkrijk mogen onderhandelen of dit soort overeenkomsten niet mogen afsluiten voor kwesties die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen en dat zij luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk, met betrekking tot het luchtvervoer, evenmin andere rechten mogen toekennen dan die welke met deze verordening worden toegekend (artikel 3). Niettemin zullen de respectieve bevoegde autoriteiten vanzelfsprekend kunnen samenwerken voor zover dat nodig is voor de goede implementatie van de verordening (artikel 10), zodat het beheer van de luchtvervoersdiensten die na de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk op grond van deze verordening verder zullen worden verricht, daardoor zo min mogelijk worden verstoord.

De Europese Raad (Artikel 50) heeft op 13 december 2018 zijn oproep herhaald om meer te doen om op alle niveaus voorbereid te zijn op de gevolgen van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk, en daarbij rekening te houden met alle mogelijke uitkomsten. Deze handeling is onderdeel van het pakket maatregelen dat de Commissie als antwoord op die oproep vaststelt.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel voor een verordening is bedoeld als een *lex specialis* die een oplossing moet bieden voor een aantal gevolgen van het feit dat Verordening (EG) nr. 1008/2008 vanaf de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk en zonder een terugtrekkingsakkoord niet langer van toepassing zal zijn op het luchtvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en de resterende lidstaten. De voorgestelde bepalingen zijn beperkt tot hetgeen in dit verband nodig is om onevenredige verstoringen te vermijden. Zij zijn bedoeld om slechts voor een beperkte periode van toepassing te zijn. Dit voorstel is bijgevolg volledig verenigbaar met de bestaande wetgeving, en met name met Verordening (EG) nr. 1008/2008.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Dit voorstel is een aanvulling op Verordening (EG) nr. 1008/2008 van de Unie. Hoewel de benadering die bij overeenkomsten van de Unie met derde landen inzake luchtvervoer wordt gevolgd, op een aantal punten in acht is genomen (bijv. exploitatievergunningen), vergen het specifieke doel en de specifieke context van deze verordening, alsmede het eenzijdige karakter ervan, noodzakelijkerwijs een restrictievere benadering bij de toekenning van rechten, alsmede specifieke voorschriften die rechtsgelijkheid en een gelijk speelveld in stand moeten houden.

## **2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID**

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag is artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Het voorstel voor een handeling zou een aanvulling zijn op Verordening (EG) nr. 1008/2008 van de Unie, zodat basisconnectiviteit is gegarandeerd ondanks dat die verordening niet langer van toepassing is ten aanzien van de betrokken vervoersactiviteiten. Deze connectiviteit zou gelijkelijk worden gegarandeerd voor verkeer naar en van alle punten in de Unie, hetgeen verstoringen op de interne markt voorkomt. Daarom is optreden op Unieniveau onmisbaar en zou het resultaat niet kunnen worden behaald door optreden op het niveau van de lidstaten.

- **Evenredigheid**

Het voorstel voor een verordening wordt als evenredig beschouwd omdat hiermee onevenredige verstoringen op zodanige wijze kunnen worden vermeden dat ook gelijke mededingingsvoorwaarden voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie zijn gegarandeerd. Het gaat niet verder dan hetgeen nodig is om deze doelstelling te behalen. Dit geldt met name voor de voorwaarden waarop de betrokken rechten worden toegekend, en die onder meer verband houden met de noodzaak dat gelijkwaardige rechten door het Verenigd Koninkrijk worden toegekend en met eerlijke concurrentie, alsmede voor de beperking van de regeling in de tijd.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien met de handeling kwesties worden beregeld die nauw verband houden met Verordening (EG) nr. 1008/2008 en het voornemen is om, net als bij deze verordening, volledig geharmoniseerde mededingingsvoorwaarden te garanderen, dient deze handeling de vorm aan te nemen van een verordening. Deze vorm beantwoordt ook het beste aan de urgentie van de situatie/context, aangezien de tijd die beschikbaar is vóór de terugtrekking (zonder dat een terugtrekkingsakkoord wordt gesloten), te kort is om een omzetting van in een richtlijn vervatte bepalingen mogelijk te maken.

### **3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING**

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Dit is niet van toepassing gezien het uitzonderlijke, tijdelijke en eenmalige karakter van de gebeurtenis die dit voorstel noodzakelijk maakt en die geen verband houdt met de doelstellingen van bestaande wetgeving.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De uitdagingen die zich aandienen doordat het Verenigd Koninkrijk zich terugtrekt uit de Europese Unie, en de mogelijke oplossingen daarvoor, zijn aan de orde gesteld door diverse belanghebbenden uit de luchtvaartsector en vertegenwoordigers van lidstaten.

Een gemeenschappelijk thema in de standpunten die zijn gepresenteerd, was de noodzaak van regelgevend optreden om op het gebied van de luchtvaart een zekere mate van connectiviteit in stand te houden. Wat betreft verkeersrechten kunnen belanghebbenden zelf geen noodmaatregelen treffen om het schadelijke effect van het eventuele ontbreken van een terugtrekkingsakkoord te mitigeren. Ten minste zes luchtvaartmaatschappijen en groepen van luchtvaartmaatschappijen en vertegenwoordigers van luchthavens hebben (meestal via de Airports Council International Europe (ACI)) het standpunt geformuleerd dat het status quo dient te worden gehandhaafd, waarbij luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk dezelfde mate van markttoegang behouden als vóór de terugtrekking. Andere belanghebbenden (vooral vertegenwoordigers van EU-27-luchtvaartmaatschappijen) beklemtoonden dan weer dat het status quo niet mag worden gehandhaafd als de regelgeving niet volledig is afgestemd. Zo moet het gelijke speelveld op de markt worden gegarandeerd. Op 12 juni 2018 heeft de Commissie een EU-27-paraatheidswerkshop georganiseerd. Daar hebben nationale deskundigen voor de burgerluchtvaart met name beklemtoond dat op EU-niveau noodmaatregelen moeten worden vastgesteld om een basisconnectiviteit tussen de EU-27 en het Verenigd Koninkrijk te garanderen ingeval er geen terugtrekkingsakkoord ligt.

Die opmerkingen zijn meegenomen tijdens de voorbereiding van dit voorstel.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De betrokken belanghebbenden hebben diverse vormen van inschatting van de gevolgen van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk voor de sector van het luchtvervoer gedeeld met de Commissie. De conclusie van die beoordelingen is dat het ontbreken van luchtvervoer tussen de EU-27 en het Verenigd Koninkrijk aanzienlijke verstoringen in de EU-27 zou veroorzaken. Connectiviteit in het luchtvervoer speelt een cruciale rol binnen de ruimere economie. Meer dan gewoon het bevorderen van de mobiliteit, is de luchtvaart een krachtige motor voor handel, groei en banen. De rechtstreekse bijdrage van de luchtvaart aan het bbp

van de EU bedraagt 110 miljard EUR, terwijl de totale impact, met inbegrip van toerisme, door het multiplicatoreffect kan oplopen tot 510 miljard EUR<sup>4</sup>. In totaal waren in 2016 passagiers die reizen tussen de EU-27 en het UK, goed voor 16 % van alle verkeer binnen de EU, al verschilde dit cijfer sterk van lidstaat tot lidstaat en kan het soms oplopen tot meer dan 25 %. Daarnaast voerden in 2017 luchtvaartmaatschappijen met een vergunning uit het Verenigd Koninkrijk 19,3 % van het luchtvervoer binnen de EU uit, terwijl 44,7 % van het verkeer tussen de EU-27 en het Verenigd Koninkrijk werd uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen met een EU-27-vergunning. Alternatieve vervoersopties zijn beschikbaar met name via verbindingen per spoor of over zee, maar alleen voor een klein aantal landen zoals België, Frankrijk en Ierland. Voor andere landen verder naar het oosten en het zuiden van de Unie, maken reistijden in het weg- en spoorvervoer dat deze verbindingen niet substitueerbaar zijn met het luchtvervoer. Bijgevolg moet het aanzienlijke schadelijke effect van het totale verlies aan connectiviteit in het luchtvervoer voor de economie en de burgers van de EU-27 worden gemitigeerd.

- **Effectbeoordeling**

Een effectbeoordeling is niet vereist, gelet op het uitzonderlijke karakter van de situatie en de beperkte behoeften tijdens de periode waarin de statusverandering van het Verenigd Koninkrijk ten uitvoer wordt gelegd. Er zijn geen andere materieel en juridisch verschillende beleidsalternatieven beschikbaar dan de optie die wordt voorgesteld.

- **Grondrechten**

Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

#### **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

Niet van toepassing.

#### **5. OVERIGE ELEMENTEN**

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Niet van toepassing.

---

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

Voorstel voor een

## **VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende gemeenschappelijke regels ter waarborging van basisconnectiviteit in het luchtvervoer in verband met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Unie**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>5</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>6</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 29 maart 2017 heeft het Verenigd Koninkrijk kennisgegeven van zijn voornemen om zich uit de Unie terug te trekken krachtens artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. De Verdragen zijn niet meer van toepassing op het Verenigd Koninkrijk met ingang van de datum van inwerkingtreding van een terugtrekkingsakkoord of, bij gebreke daarvan, na verloop van twee jaar na die kennisgeving, d.w.z. met ingang van 30 maart 2019, tenzij de Europese Raad met instemming van het Verenigd Koninkrijk met eenparigheid van stemmen tot verlenging van deze termijn besluit.
- (2) In Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad<sup>7</sup> worden de voorwaarden vastgesteld voor de toekenning van de exploitatievergunning van de Unie aan luchtvaartmaatschappijen en wordt de vrijheid vastgesteld om luchtdiensten binnen de EU te verrichten.
- (3) Bij gebreke van bijzondere voorschriften zou met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie, wat de verhoudingen tussen het Verenigd Koninkrijk en de resterende 27 lidstaten betreft, een eind komen aan alle rechten en verplichtingen die uit het Unierecht voortvloeien ten aanzien van markttoegang, zoals vastgesteld door Verordening (EG) nr. 1008/2008.

---

<sup>5</sup> PB C van , blz. .

<sup>6</sup> PB C van [...], blz. .

<sup>7</sup> Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3).



- (4) Bijgevolg moet een tijdelijk stel maatregelen worden vastgesteld waardoor luchtvaartmaatschappijen met een vergunning uit het Verenigd Koninkrijk luchtvervoersdiensten tussen het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk en de resterende 27 lidstaten kunnen blijven verrichten. Om een passend evenwicht tussen het Verenigd Koninkrijk en de resterende lidstaten te garanderen, moeten de aldus verleende rechten afhankelijk worden gesteld van de toekenning van gelijkwaardige rechten door het Verenigd Koninkrijk aan luchtvaartmaatschappijen met een vergunning uit de Europese Unie en moeten zij aan bepaalde voorwaarden die eerlijke concurrentie borgen, worden onderworpen.
- (5) Om het tijdelijke karakter ervan tot uiting te brengen, moet de toepassing van deze verordening tot een korte periode worden beperkt, onverlet eventuele onderhandelingen en de inwerkingtreding van een toekomstige overeenkomst over het verrichten van luchtvervoersdiensten tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk.
- (6) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te garanderen, moeten de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend wat betreft de vaststelling van maatregelen om een eerlijke mate van wederkerigheid te garanderen tussen de rechten die de Unie en het Verenigd Koninkrijk eenzijdig toekennen aan elkaars luchtvaartmaatschappijen, en om te garanderen dat luchtvaartmaatschappijen uit de Unie eerlijk met luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk kunnen concurreren bij het verrichten van luchtdiensten. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>8</sup>.
- (7) Aangezien de doelstelling van deze verordening - het vaststellen van voorlopige maatregelen om het luchtvervoer tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk te regelen in geval er geen terugtrekkingsakkoord komt - niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de effecten ervan beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in datzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.
- (8) De bepalingen van deze verordening moeten dringend van kracht worden en - in beginsel - gelden vanaf de dag na die waarop de Verdragen niet langer van toepassing zijn op en in het Verenigd Koninkrijk tenzij tegen die datum een met het Verenigd Koninkrijk gesloten terugtrekkingsakkoord in werking is getreden. Om evenwel de nodige administratieve procedures zo snel mogelijk te kunnen voeren, moeten sommige bepalingen van toepassing zijn vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening,

---

<sup>8</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

## HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

#### **Toepassingsgebied**

In deze verordening wordt een tijdelijk stel maatregelen vastgesteld die het luchtvervoer tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland (hierna "het Verenigd Koninkrijk" genoemd) regelen nadat dit land zich uit de Unie heeft teruggetrokken.

### *Artikel 2*

#### **Definities**

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur, dat, om twijfel te vermijden, geregelde en niet-geregelde diensten omvat;
2. "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;
3. "luchtvaartmaatschappij uit de Unie": een luchtvaartmaatschappij met een geldige, door een bevoegde vergunningverlenende autoriteit overeenkomstig hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 1008/2008 afgegeven exploitatievergunning;
4. "luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk": een luchtvaartmaatschappij die:
  - (a) haar hoofdvestiging in het Verenigd Koninkrijk heeft; en
  - (b) aan een van de volgende voorwaarden voldoet:
    - i) het Verenigd Koninkrijk en/of ingezetenen van het Verenigd Koninkrijk zijn voor meer dan 50 % eigenaar van de onderneming en oefenen daarover daadwerkelijke zeggenschap uit, hetzij direct, hetzij indirect via een of meer tussenbedrijven; of
    - ii) lidstaten van de Unie en/of ingezetenen van lidstaten van de Unie en/of andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte en/of ingezetenen van die staten, zijn, in enigerlei combinatie, alleen of samen met het Verenigd Koninkrijk en/of ingezetenen van het Verenigd Koninkrijk, voor meer dan 50 % eigenaar van de onderneming en oefenen daarover daadwerkelijke zeggenschap uit, hetzij direct, hetzij via een of meer tussenbedrijven;
  - (c) in het in punt b), ii), bedoelde geval: in het bezit was van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1008/2008 op de dag vóór de in artikel 12, lid 2, bedoelde eerste dag van toepassing van deze verordening;
5. "daadwerkelijke zeggenschap": een relatie gebaseerd op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of tezamen en gelet op de desbetreffende feitelijke

of juridische omstandigheden, de mogelijkheid bieden om direct of indirect een beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, meer bepaald via:

- (a) het recht om alle of een gedeelte van de activa van een onderneming te gebruiken;
- (b) rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluiten van de organen van een onderneming of waardoor anderszins een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de bedrijfsvoering van de onderneming;

6. "mededingingsrecht": het recht dat tot doel heeft de volgende gedragingen te voorkomen, voor zover die luchtvervoersdiensten ongunstig kunnen beïnvloeden:

- (a) gedragingen die bestaan in:
  - i) overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen, besluiten van verenigingen van luchtvaartmaatschappijen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging wordt verhinderd, beperkt of vervalst;
  - ii) misbruik van een machtspositie door een of meer luchtvaartmaatschappijen;
  - iii) maatregelen die het Verenigd Koninkrijk neemt of handhaaft met betrekking tot overheidsbedrijven en ondernemingen waaraan het bijzondere of uitsluitende rechten verleent en die in strijd zijn met punt i) of ii); en
- (b) concentraties tussen luchtvaartmaatschappijen die de daadwerkelijke mededinging op significante wijze zouden belemmeren, met name als gevolg van het in leven roepen of versterken van een machtspositie;

7. "subsidie": alle door de overheid of door een andere overheidsinstantie aan een luchtvaartmaatschappij verleende financiële bijdragen waarmee een voordeel wordt verleend, en met inbegrip van:

- (a) de directe overdracht van middelen, zoals subsidies, leningen of kapitaalinjecties, de mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen, het overnemen van verplichtingen, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;
- (b) de derving of niet-inning van inkomsten die normaal gesproken de overheid toekomen;
- (c) de levering van goederen en diensten niet zijnde algemene infrastructuur, of de inkoop van goederen of diensten; of
- (d) het doen van betalingen aan een financieringsmechanisme of het feit dat een particuliere instantie wordt belast met of de uitvoering krijgt opgedragen van één of meer van de onder a), b) en c) vermelde functies die de overheid of een andere overheidsinstantie normaal gesproken zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen.

Met een financiële bijdrage van een overheid of een andere overheidsinstantie wordt geacht geen voordeel te zijn verleend indien een particuliere marktdeelnemer die zich

- uitsluitend door winstgevenheidsvooruitzichten laat leiden, in dezelfde situatie als de betrokken overheidsinstantie, dezelfde financiële bijdrage had verstrekt;
8. "onafhankelijke mededingingsautoriteit": een autoriteit belast met de toepassing en handhaving van het mededingingsrecht en het toezicht op subsidies, en die aan elk van de volgende voorwaarden voldoet:
    - (a) de autoriteit is operationeel onafhankelijk en is afdoende uitgerust met de middelen die nodig zijn om haar taken uit te voeren;
    - (b) bij de vervulling van haar taken en de uitoefening van haar bevoegdheden beschikt de autoriteit over de nodige garanties voor haar onafhankelijkheid van politieke of andere externe beïnvloeding en treedt zij onpartijdig op; en
    - (c) de besluiten van de autoriteit zijn aan rechterlijke toetsing onderworpen;
  9. "discriminatie": een onderscheid zonder objectieve rechtvaardiging ten aanzien van de levering van goederen of diensten, met inbegrip van openbare diensten, die worden gebruikt voor luchtvervoersdiensten, of ten aanzien van de behandeling daarvan door overheidsinstanties die relevant zijn voor dergelijke diensten;
  10. "geregelde luchtdienst": een reeks vluchten die elk alle volgende kenmerken bezitten:
    - (a) voor elke vlucht kunnen door het publiek individueel plaatsen en/of vervoerscapaciteit voor vracht en/of post worden gekocht (rechtstreeks van de luchtvaartmaatschappij of via haar erkende agenten);
    - (b) zij worden uitgevoerd om het vervoer tussen dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen:
      - i) hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling; of
      - ii) hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormen;
  11. "niet-geregelde luchtdienst": een commerciële luchtdienst die anders dan als een geregelde luchtdienst wordt uitgevoerd;
  12. "grondgebied van de Unie": het landgebied, de maritieme binnenwateren en de territoriale zee van de lidstaten waarop het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie van toepassing zijn op de voorwaarden die in die Verdragen zijn neergelegd, en het bovenliggende luchtruim;
  13. "grondgebied van het Verenigd Koninkrijk": het landgebied, de maritieme binnenwateren en de territoriale zee van het Verenigd Koninkrijk, en het bovenliggende luchtruim;
  14. "Verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opgesteld te Chicago op 7 december 1944.

### *Artikel 3*

#### **Verkeersrechten**

1. Luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk mogen, op de in deze verordening vastgestelde voorwaarden het volgende doen:
  - (a) het grondgebied van de Unie overvliegen zonder er te landen;

- (b) landen op het grondgebied van de Unie voor niet-verkeersgebonden doeleinden, in de zin van het Verdrag;
  - (c) geregelde en niet-geregelde internationale luchtdiensten verrichten voor passagiers, een combinatie van passagiers en vracht, en vrachtdiensten tussen een punt op het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk en een punt op het grondgebied van de Unie.
2. Onverminderd de artikelen 4 en 5, bedraagt bij het verrichten van geregelde luchtdiensten in overeenstemming met deze verordening de totale door luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk te leveren seizoenscapaciteit voor routes tussen het Verenigd Koninkrijk en iedere lidstaat niet meer dan het totale aantal frequenties dat die luchtvaartmaatschappijen op die routes bedienen tijdens, respectievelijk, het IATA-winterseizoen 2018 en het IATA-zomerseizoen 2018.
3. De lidstaten onderhandelen niet over, noch sluiten zij bilaterale overeenkomsten of regelingen met het Verenigd Koninkrijk over kwesties die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen. Zij kennen luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk, met betrekking tot het luchtvervoer, evenmin andere rechten toe dan de bij deze verordening toegekende rechten.

#### *Artikel 4*

##### **De gelijkwaardigheid van rechten**

1. De Commissie ziet toe op de door het Verenigd Koninkrijk aan luchtvaartmaatschappijen uit de Unie toegekende rechten en op de voorwaarden voor de uitoefening daarvan.
2. Wanneer de Commissie constateert dat de rechten die het Verenigd Koninkrijk aan luchtvaartmaatschappijen uit de Unie toekent rechtens of feitelijk niet gelijkwaardig zijn aan die welke op grond van deze verordening aan luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk zijn toegekend, of dat die rechten niet in gelijke mate voor alle luchtvaartmaatschappijen uit de Unie beschikbaar zijn, kan zij, om de gelijkwaardigheid te herstellen, door middel van volgens de procedure van artikel 25, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 vastgestelde uitvoeringshandelingen:
- (a) de voor luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk beschikbare capaciteit aanpassen binnen de in artikel 3, lid 2, vastgestelde marges en van de lidstaten verlangen dat zij de - bestaande en nieuw toe te kennen - exploitatievergunningen van luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk dienovereenkomstig aanpassen;
  - (b) van lidstaten verlangen dat zij de genoemde exploitatievergunningen weigeren, opschorten of intrekken; of
  - (c) andere dienstige maatregelen nemen.

## Artikel 5

### Eerlijke concurrentie

1. De Commissie ziet toe op de voorwaarden waarop luchtvaartmaatschappijen uit de Unie concurreren met luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk bij het verrichten van luchtvervoersdiensten die onder deze verordening vallen.
2. Wanneer de Commissie constateert dat, als gevolg van een van de in lid 3 genoemde situaties, die voorwaarden merkbaar minder gunstig zijn dan die welke luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk genieten, kan zij, om die situatie te verhelpen, door middel van volgens de procedure van artikel 25, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 vastgestelde uitvoeringshandelingen:
  - (a) de voor luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk beschikbare capaciteit aanpassen binnen de in artikel 3, lid 2, vastgestelde marges en van de lidstaten verlangen dat zij de - bestaande en nieuw toe te kennen - exploitatievergunningen van luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk dienovereenkomstig aanpassen;
  - (b) van lidstaten verlangen dat zij de genoemde exploitatievergunningen weigeren, opschorten of intrekken voor sommige of alle luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk; of
  - (c) andere dienstige maatregelen nemen.
3. De in lid 2 bedoelde uitvoeringshandelingen kunnen worden vastgesteld om de volgende situaties te verhelpen:
  - (a) de toekenning van subsidies door het Verenigd Koninkrijk;
  - (b) het feit dat het Verenigd Koninkrijk niet beschikt over mededingingsrecht of dat niet daadwerkelijk toepast;
  - (c) het feit dat het Verenigd Koninkrijk geen onafhankelijke mededingingsautoriteit opricht of in stand houdt;
  - (d) de toepassing door het Verenigd Koninkrijk van normen voor de bescherming van werknemers, de veiligheid, de beveiliging of het milieu die minder streng zijn dan die welke in Unierecht zijn vastgesteld of, bij gebreke van bepalingen ter zake in het Unierecht, dan de normen die alle lidstaten toepassen, of hoe dan ook minder streng zijn dan de desbetreffende internationale normen;
  - (e) iedere vorm van discriminatie tegen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.
4. Voor de toepassing van lid 1 kan de Commissie de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk, luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk of luchthavens in het Verenigd Koninkrijk om inlichtingen verzoeken. Wanneer de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk, de luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk of de luchthaven in het Verenigd Koninkrijk de verlangde inlichtingen niet binnen de door de Commissie gestelde redelijke termijn verschaffen, of wanneer zij onvolledige inlichtingen verschaffen, kan de Commissie overeenkomstig lid 2 handelen.

## *Artikel 6*

### **Exploitatievergunning**

1. Onverminderd wetgeving van de Unie en nationale wetgeving inzake veiligheid in de luchtvaart, moeten luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk, om de hun op grond van artikel 3 toegekende rechten te kunnen uitoefenen, een exploitatievergunning aanvragen in iedere lidstaat waarin zij actief willen zijn.
2. Na ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk kent de betrokken lidstaat de passende exploitatievergunning onverwijld toe, op voorwaarde dat:
  - (a) de aanvragende luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk beschikt over een overeenkomstig de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk geldige exploitatievergunning; en
  - (b) door het Verenigd Koninkrijk op doeltreffende wijze wordt gecontroleerd of de aanvragende luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk de regelgeving naleeft, de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk is vermeld en de luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk in het bezit is van een Air Operator Certificate (AOC) dat door genoemde autoriteit is afgegeven.
3. Onverlet de noodzaak om voldoende tijd te bieden om de nodige beoordelingen uit te voeren, zijn luchtvaartmaatschappijen gerechtigd hun aanvragen voor exploitatievergunningen in te dienen vanaf de dag waarop deze verordening in werking treedt. De lidstaten hebben de bevoegdheid om die aanvragen vanaf die dag goed te keuren, mits de voorwaarden voor deze goedkeuring zijn vervuld. Aldus toegekende vergunningen treden echter pas in werking op de in artikel 12, lid 2, bedoelde eerste dag van toepassing van deze verordening.

## *Artikel 7*

### **Operationele plannen, programma's en tijdschema's**

1. Luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk dienen de operationele plannen, programma's en tijdschema's voor luchtdiensten in bij de bevoegde autoriteiten van elke betrokken lidstaat, om deze te laten goedkeuren. Dit soort dossiers worden ingediend ten minste 30 dagen voordat de activiteiten van start gaan.
2. Onverminderd artikel 6 mogen operationele plannen, programma's en tijdschema's voor het IATA-seizoen dat loopt op de in artikel 12, lid 2, bedoelde eerste dag van toepassing van deze verordening, en die voor het eerste daaropvolgende seizoen, worden ingediend - en goedgekeurd - vóór die datum.

## *Artikel 8*

### **Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen**

1. Lidstaten weigeren de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk of, in voorkomend geval, trekken deze in of schorten deze op wanneer:

- (a) de luchtvaartmaatschappij op grond van deze verordening niet als een luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk wordt beschouwd; of
  - (b) de in de artikel 6, lid 2, vastgestelde voorwaarden niet in acht worden genomen.
2. De lidstaten weigeren de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk, trekken deze in, schorten deze op, beperken deze of leggen daarvoor voorwaarden op, of beperken de activiteiten van die luchtvaartmaatschappij of leggen daarvoor voorwaarden op, in de volgende omstandigheden:
- (a) de toepasselijke veiligheids- en beveiligingsvereisten worden niet in acht genomen;
  - (b) de toepasselijke vereisten met betrekking tot de toelating tot, de activiteiten binnen, of het verlaten van het grondgebied van de betrokken lidstaten van luchtvaartuigen die luchtvervoer uitvoeren, worden niet in acht genomen;
  - (c) de toepasselijke vereisten met betrekking tot de toelating tot, de activiteiten binnen, of het verlaten van het grondgebied van de betrokken lidstaten van passagiers, bemanning, bagage, vracht en/of post aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inkleding, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) worden niet in acht genomen.
3. De lidstaten weigeren de exploitatievergunning van luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk, trekken deze in, schorten deze op, beperken deze of leggen daarvoor voorwaarden op, of beperken de activiteiten van die luchtvaartmaatschappijen of leggen daarvoor voorwaarden op, wanneer zij daarom, in overeenstemming met artikel 4 of 5, door de Commissie worden verzocht.
4. De lidstaten stellen de Commissie en de overige lidstaten in kennis van besluiten om de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij uit het Verenigd Koninkrijk in overeenstemming met de leden 1 en 2 te weigeren of in te trekken.

#### *Artikel 9*

### **Certificaten en vergunningen**

Luchtwaardigheidscertificaten, bevoegdheidsbewijzen en vergunningen afgegeven of geldig verklaard door het Verenigd Koninkrijk die nog steeds geldig zijn, worden door de lidstaten als geldig erkend ten behoeve van het op grond van deze verordening verrichten van luchtdiensten door luchtvaartmaatschappijen uit het Verenigd Koninkrijk, mits die certificaten of vergunningen zijn afgegeven of geldig verklaard krachtens en onder eerbiediging van - ten minste - de op grond van het Verdrag vastgestelde internationale normen ter zake.

#### *Artikel 10*

### **Overleg en samenwerking**

1. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten overleggen en werken samen met de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk voor zover nodig is om de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen.



2. De lidstaten verschaffen de Commissie op verzoek onverwijld alle in overeenstemming met lid 1 verkregen inlichtingen of alle andere inlichtingen die voor de tenuitvoerlegging van artikel 4 en artikel 5 van deze verordening relevant zijn.

#### *Artikel 11*

#### **Comité**

De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 25 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 opgerichte comité.

#### *Artikel 12*

#### **Inwerkingtreding en toepassing**

1. Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Zij is van toepassing vanaf de dag na die waarop Unierecht niet langer van toepassing is op het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig artikel 50, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie.  
Artikel 6, lid 3, en artikel 7, lid 2, zijn evenwel van toepassing met ingang van de inwerkingtreding van deze verordening.
3. Deze verordening is niet van toepassing indien een met het Verenigd Koninkrijk in overeenstemming met artikel 50, lid 2, van het Verdrag betreffende de Europese Unie gesloten terugtrekkingsakkoord van kracht is geworden tegen de in lid 2, eerste alinea, bedoelde datum.
4. Deze verordening is niet langer van toepassing vanaf het eerstkomende van de volgende twee tijdstippen:
  - (a) de datum waarop een overeenkomst tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot het verrichten van luchtvervoer tussen beiden in werking treedt of, in voorkomend geval, voorlopig wordt toegepast; of
  - (b) 30 maart 2020.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*