



Bryssel den 19.12.2018  
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om gemensamma bestämmelser för grundläggande flygförbindelser med anledning av Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen**

(Text av betydelse för EES)

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

Förenade kungariket anmälde den 29 mars 2017 sin avsikt att utträda ur unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen. Detta innebär att om avtalet om utträde<sup>1</sup> inte ratificeras, kommer unionens primär- och sekundärrätt att upphöra att tillämpas på Förenade kungariket från och med den 30 mars 2019 (nedan kallad *utträdesdagen*). Förenade kungariket blir då ett tredjeland.

Internationell lufttransport kan inte utövas utan uttryckligt godkännande från de berörda staterna; detta är en följd av staternas fullständiga och uteslutande höghetsrätt i luftområdet över deras territorium. Det är brukligt att staterna inrättar inbördes lufttransporter genom bilaterala luftfartsavtal (ASA), i vilka de särskilda rättigheter som ömsesidigt beviljas och villkoren för deras utövande fastställs. Trafikrättigheter och tjänster med direkt anknytning till utövandet av dessa är uttryckligen undantagna från tillämpningsområdet för det allmänna tjänstehandelsavtalet<sup>2</sup>.

Inom unionen grundas rätten för medlemsstaternas lufttrafikföretag (EU-lufttrafikföretag) att tillhandahålla lufttrafik inom unionen uteslutande på Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, i vilken även reglerna för utfärdande av tillstånd för dessa företag fastställs.

I avsaknad av bestämmelser med motsatt innehåll i ett avtal om utträde skulle lufttrafiken mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna upphöra att omfattas av nämnda förordning vid utträdet. Dessutom skulle vissa lufttrafikföretag med operativ licens utfärdad av Förenade kungariket, eller med huvudsaklig verksamhet i Förenade kungariket, eller som är majoritetsägda eller i praktiken kontrolleras av Förenade kungariket eller av medborgare i Förenade kungariket, inte längre uppfylla de villkor som fastställs i den förordningen för att räknas som EU-lufttrafikföretag.

Av detta följer att det i avsaknad av bestämmelser med motsatt innehåll i ett avtal om utträde, från och med den 30 mars 2019 skulle saknas rättslig grund för respektive lufttrafikföretags tillhandahållande av lufttrafik mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna. Lufttrafikföretag som befinner sig i någon av de situationer som beskrivs ovan skulle förlora sin operativa licens i unionen och till följd av detta inte längre ha rätt att tillhandahålla lufttrafik inom unionen.

Direkta lufttransporttjänster mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna är nästan helt i händerna av Förenade kungarikets lufttrafikföretag och EU-lufttrafikföretag. Om dessa lufttrafikföretag skulle förlora sin rätt att tillhandahålla lufttrafik mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna skulle det därför medföra allvarliga störningar. De flesta, om inte alla, flyglinjer mellan unionen och Förenade kungariket skulle upphöra att trafikeras. Däremot skulle sträckor inom unionen som Förenade kungariket flygbolag inte längre trafikerar efter utträdet vara fullt tillgängliga för EU-lufttrafikföretag.

---

<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> Bilaga 1B till Marrakechavtalet om upprättande av Världshandelsorganisationen, upprättat i Marrakech den 15 april 1994.

I ett scenario utan avtal förväntas följderna för båda parter ekonomier bli allvarliga, så som beskrivs nedan: flygtider och kostnader för flygresor skulle öka avsevärt eftersom man skulle behöva hitta alternativa rutter, och pressen på infrastrukturen på dessa rutter skulle tillta, medan efterfrågan på lufttransporter skulle minska. Till följd härav skulle inte bara lufttransportsektorn, utan även andra sektorer i näringslivet som till stora delar är beroende av flyg drabbas. De resulterande handelshindren skulle försvåra handeln med avlägsna marknader och företagsflyttar. Störningar i luftfartsförbindelser skulle medföra förlust av en strategisk tillgång för unionen och medlemsstaterna.

I sitt meddelande *Förberedelser inför Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen den 30 mars 2019: en beredskapsplan* av den 13 november 2018<sup>3</sup> tillkännagav kommissionen sin avsikt att föreslå åtgärder för att garantera att Förenade kungarikets lufttrafikföretag tillåts flyga över Europeiska unionens territorium, göra tekniska mellanlandningar (t.ex. tankning utan embarkering eller debarkering av passagerare) och landa i Europeiska unionen och flyga tillbaka till Förenade kungariket. För de åtgärderna gäller villkoret att Förenade kungariket tillämpar likvärdiga åtgärder på lufttrafikföretag från Europeiska unionen.

Detta förslag har följaktligen till syfte att fastställa tillfälliga åtgärder för att reglera lufttransport mellan unionen och Förenade kungariket efter landets utträde ur unionen (artikel 1). Dessa åtgärder syftar till att upprätthålla grundläggande förbindelser under en kort övergångsperiod (artikel 12).

För det första (artikel 3), föreskrivs i förslaget till förordning det ensidiga beviljandet av första, andra, tredje och fjärde frihetsrättigheter till Förenade kungarikets lufttrafikföretag så att dessa kan fortsätta att flyga över och göra tekniska stopp på unionens territorium, samt trafikera direkta förbindelser mellan respektive territorier. Det görs ingen åtskillnad mellan passagerar- och fraktrafik, eller mellan regelbunden och icke-regelbunden trafik. I överensstämmelse med den föreslagna förordningens syfte att säkerställa grundläggande förbindelser är den kapacitet som Förenade kungarikets lufttrafikföretag kommer att få erbjuda fryst på nivån före Brexit, uttryckt i antalet flygningar (nedan kallat *frekvenser*). Ingen av de vanliga lösningarna för operationell flexibilitet (t.ex. avtal om samverkande marknadsföring, leasing av luftfartyg, change of gauge eller co-terminalisation) har planerats för att Förenade kungarikets lufttrafikföretag ska kunna tillhandahålla luftfartstjänster enligt förordningen.

Eftersom de rättigheter som beviljats Förenade kungarikets lufttrafikföretag omfattas av en princip om ömsesidighet innehåller förslaget till förordning (artikel 4) en mekanism för att säkerställa att de rättigheter som unionens flygbolag åtnjuter i Förenade kungariket även framöver motsvarar dem som beviljas Förenade kungarikets lufttrafikföretag enligt den föreslagna förordningen. Om så inte är fallet ska kommissionen ges befogenhet att anta de åtgärder som krävs för att korrigera situationen genom genomförandeakter, inbegripet begränsning eller återkallande av trafiktillstånd för Förenade kungarikets lufttrafikföretag. Kommissionens bedömning av graden av ömsesidighet och dess korrigerande åtgärder är inte enbart beroende av sträng, formell överensstämmelse mellan de båda rättsliga ordningarna, eftersom de båda marknaderna skiljer sig kraftigt åt och man vill undvika att blint tillämpa en spegelmetod som skulle kunna missgynna unionens intressen.

Precis som i alla sina luftfartsavtal strävar unionen i den föreslagna förordningen efter en flexibel mekanism för att säkerställa att EU-lufttrafikföretagen åtnjuter rättvisa och lika

---

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

möjligheter att konkurrera med flygbolag i Förenade kungariket när Förenade kungariket inte längre kommer att vara bundet av unionens lagstiftning, trots att förordningen även syftar till att tillfälligt säkerställa grundläggande förbindelser. Lika villkor förutsätter att Förenade kungariket även efter utträdet fortsätter att tillämpa tillräckligt stränga standarder på lufttransportområdet när det gäller rättvis konkurrens (även reglering av karteller, missbruk av dominerande ställning och företagskoncentrationer), förbud mot omotiverade statliga stöd, skydd för arbetstagare, miljöskydd, säkerhet och skydd. Det måste dessutom säkerställas att unionens lufttrafikföretag inte diskrimineras i Förenade kungariket, vare sig rättsligt eller faktiskt. I den föreslagna förordningen åläggs således kommissionen (artikel 5) att övervaka konkurrensvillkoren mellan unionens och Förenade kungarikets lufttrafikföretag, och ges befogenhet att genom genomförandeakter anta de åtgärder som behövs för att säkerställa att dessa villkor uppfylls vid alla tidpunkter.

Nödvändiga förfaranden har fastställts för att göra det möjligt för medlemsstaterna att kontrollera att lufttrafikföretag, flygplan och besättningar som flyger in på deras territorium inom ramen för denna förordning har licensierats eller godkänts av Förenade kungariket i enlighet med internationellt erkända säkerhetsstandarder, att all relevant nationell lagstiftning och unionslagstiftning följs, och att de tillerkända rättigheterna inte överskrids (artiklarna 6–9).

En uttrycklig bestämmelse ska påminna om att medlemsstaterna inte får förhandla om eller ingå bilaterala luftfartsavtal med Förenade kungariket om frågor som omfattas av denna förordning, och att de inte heller på annat sätt i samband med lufttransport får bevilja Förenade kungarikets lufttrafikföretag några rättigheter utöver dem som fastställs i denna förordning. (Artikel 3). De respektive behöriga myndigheterna kommer givetvis att kunna samarbeta i den utsträckning som krävs för en god tillämpning av förordningen (artikel 10), så att minsta möjliga störningar uppstår i förvaltningen av den lufttrafik som även i fortsättningen kommer att tillhandahållas i enlighet med den förordningen efter Förenade kungarikets utträde.

Den 13 december 2018 upprepade Europeiska rådet (artikel 50) sin uppmaning att på alla nivåer intensifiera beredskapen för följderna av Förenade kungarikets utträde, med beaktande av alla möjliga utfall. Denna akt är en del av ett åtgärdspaket som kommissionen antar inom ramen för denna satsning.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag till förordning är avsett som en lex specialis för att åtgärda en del av följderna av att förordning (EG) nr 1008/2008 inte längre kommer att vara tillämplig på lufttransporter mellan Förenade kungariket och övriga medlemsstater från och med Förenade kungarikets utträde, och i avsaknad av ett avtal om utträde. De föreslagna bestämmelserna är begränsade till vad som är nödvändigt i detta hänseende, för att undvika oproportionella störningar. De är avsedda att endast tillämpas under en begränsad tid. Detta förslag är därför helt förenligt med gällande lagstiftning, bland annat förordning (EG) nr 1008/2008.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Detta förslag kompletterar unionens förordning (EG) nr 1008/2008. Även om den metod som tillämpas i unionens luftfartsavtal med tredje länder har respekterats på vissa områden (t.ex. för trafikstillstånd), innebär förordningens särskilda syfte och sammanhang, liksom dess unilaterala karaktär, att det krävs en mer restriktiv metod för tilldelning av rättigheter, men också särskilda bestämmelser för att bibehålla lika rättigheter och villkor.

## 2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden är artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Förslaget kompletterar förordning (EG) nr 1008/2008, så att grundläggande förbindelser säkerställs trots att förordningen kommer att ha upphört att gälla för de berörda transporterna. Sådana förbindelser skulle säkerställas på ett likvärdigt sätt för trafik till och från alla platser i unionen, vilket undviker snedvridningar på den inre marknaden. Det krävs därför åtgärder på unionsnivå, och resultatet kan inte uppnås genom åtgärder på medlemsstatsnivå. .

- **Proportionalitetsprincipen**

Den föreslagna förordningen anses vara proportionell eftersom den kan undvika oproportionella störningar på ett sätt som även garanterar lika konkurrensvillkor för EU:s lufttrafikföretag. Den går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Detta är bland annat fallet för villkoren för tilldelning av de relevanta rättigheterna, som bl.a. omfattar kravet att motsvarande rättigheter beviljas av Förenade kungariket, och kravet på sund konkurrens och bestämmelsernas tidsbegränsning.

- **Val av instrument**

Eftersom rättsakten reglerar frågor med nära anknytning till förordning (EG) nr 1008/2008 och liksom den förordningen är avsedd att garantera fullt harmoniserade konkurrensvillkor, bör den ta sig formen av en förordning. Denna form motsvarar också bäst det akuta läget/sammanhanget, eftersom den tillgängliga tiden före utträdet (utan överenskommelse) är alltför kort för att möjliggöra ett införlivande av bestämmelser i ett direktiv.

## 3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Detta är inte tillämpligt på grund av att detta förslag föranleds av en exceptionell, tillfällig engångsföreteelse, som inte hänför sig till målen för den befintliga lagstiftningen.

- **Samråd med berörda parter**

De utmaningar som uppstår till följd av Förenade kungarikets utträde ur EU, liksom möjliga lösningar, har tagits upp av olika berörda parter och företrädare för medlemsstaterna.

Ett gemensamt tema i de framlagda synpunkterna var behovet av reglering i syfte att upprätthålla en viss nivå av flygförbindelser. När det gäller trafikrättigheter är de berörda parterna inte i stånd att vidta egna beredskapsåtgärder för att dämpa de skadliga effekterna av en eventuell avsaknad av ett avtal om utträde. Minst sex företrädare för lufttrafikföretag, grupper av lufttrafikföretag och flygplatser (främst via *Airports Council International Europe*) har uttryckt synpunkten att status quo bör upprätthållas med Förenade kungarikets lufttrafikföretag genom att samma nivå av marknadstillträde som före utträdet bibehålls. Andra berörda parter (främst representanter för EU-27 lufttrafikföretag) framhöll emellertid att status quo inte bör upprätthållas i avsaknad av fullständig rättslig anpassning, för att

säkerställa lika villkor på marknaden. Den 12 juni 2018 organiserade kommissionen en workshop om beredskap för EU-27 under vilken medlemsstaternas civila luftfartsexperter i synnerhet betonade att det är nödvändigt att på EU-nivå anta beredskapsåtgärder för att säkerställa grundläggande förbindelser mellan EU-27 och Förenade kungariket i avsaknad av ett avtal om utträde.

Dessa synpunkter har beaktats vid utarbetandet av förslaget.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Berörda parter har delgivit kommissionen flera bedömningar av följderna av Förenade kungarikets utträde för luftfartssektorn. Enligt dessa bedömningar skulle avsaknaden av flygtrafik mellan EU-27 och Förenade kungariket medföra betydande störningar i EU-27. Flygförbindelser spelar en avgörande roll inom ekonomin i stort. Luftfarten underlättar inte bara rörligheten, utan är också en stark drivkraft för handeln, tillväxten och sysselsättningen. Luftfartens direkta bidrag till EU:s BNP uppgår till 110 miljarder euro, medan den sammanlagda effekten, inbegripet turism, är så stor som 510 miljarder euro genom multiplikatoreffekter<sup>4</sup>. Sammanlagt utgjorde de passagerare som reser mellan EU-27 och Förenade kungariket 16 % av all trafik inom EU under 2016, men detta varierade avsevärt mellan EU:s olika medlemsstater, och står i vissa fall för över 25 %. Dessutom genomfördes 2017 19,3 % av all lufttrafik inom EU av lufttrafikföretag med tillstånd utfärdad i Förenade kungariket, medan 44,7 % av trafiken mellan EU-27 och förenade kungariket genomfördes av lufttrafikföretag med tillstånd utfärdad i EU-27. Alternativa transportmöjligheter är framför allt järnvägs- och sjöfartsförbindelser, men endast för ett litet antal länder såsom Belgien, Frankrike och Irland. För andra länder som ligger längre bort, i unionens östra och södra delar, innebär de långa transporttiderna på väg och järnväg att detta inte är ett alternativ till flygresor. De betydande negativa effekter som den totala förlusten av flygförbindelser skulle ha på ekonomin i EU-27 och för medborgare måste därför minskas.

- **Konsekvensbedömning**

En konsekvensanalys behövs inte på grund av den exceptionella situationen och det begränsade behovet för den period under vilken en ändring av Förenade kungarikets status genomförs. Inga alternativa strategiska lösningar finns, materiellt och rättsligt sett, till den föreslagna lösningen.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget har inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Ej tillämpligt.

#### **5. ÖVRIGA INSLAG**

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Ej tillämpligt.

---

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

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om gemensamma bestämmelser för grundläggande flygförbindelser med anledning av Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,  
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,  
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,  
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>5</sup>,  
med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>6</sup>,  
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och  
av följande skäl:

- (1) Den 29 mars 2017 anmälde Förenade kungariket sin avsikt att utträda ur unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen. Fördragen kommer att upphöra att vara tillämpliga på Förenade kungariket från och med den dag då ett avtal om utträde träder i kraft eller, om det inte finns något sådant avtal, två år efter anmälan, dvs. från och med den 30 mars 2019 om inte Europeiska rådet i samförstånd med Förenade kungariket enhälligt beslutar att förlänga denna tidsfrist.
- (2) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008<sup>7</sup> fastställs villkoren för utfärdande av unionens operativa licens för lufttrafikföretag och friheten att tillhandahålla lufttrafik inom unionen.
- (3) I avsaknad av särskilda bestämmelser skulle Förenade kungarikets utträde ur unionen avsluta alla rättigheter och skyldigheter enligt unionslagstiftningen vad gäller marknadstillträde enligt förordning (EG) nr 1008/2008, vad beträffar förhållandet mellan Förenade kungariket och de återstående medlemsstaterna.
- (4) Det är därför nödvändigt att införa en rad tillfälliga åtgärder så att lufttrafikföretag med licens i Förenade kungariket kan tillhandahålla lufttransporttjänster mellan detta lands territorium och de återstående 27 medlemsstaterna. För att garantera en riktig balans mellan Förenade kungariket och de återstående medlemsstaterna bör de rättigheter som sålunda tilldelats gälla på villkor att Förenade kungariket tilldelar

---

<sup>5</sup> EUT C , , s. .

<sup>6</sup> EUT C , [...], s. .

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning) (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

motsvarande rättigheter till lufttrafikföretag med licens i Europeiska unionen, och omfattas av vissa bestämmelser om rättvis konkurrens.

- (5) I syfte att återspegla förordningens tillfälliga karaktär bör dess tillämpning begränsas till en kort tidsperiod, utan att det påverkar eventuella förhandlingar om och ikraftträdande av ett framtida avtal om tillhandahållande av lufttrafiktjänster mellan unionen och Förenade kungariket.
- (6) I syfte att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för antagandet av åtgärder som garanterar en balanserad ömsesidighet mellan de rättigheter som unionen respektive Förenade kungariket unilateralt beviljat varandras lufttrafikföretag, och för att säkerställa att unionens lufttrafikföretag kan konkurrera med Förenade kungarikets lufttrafikföretag på rättvisa villkor när de tillhandahåller lufttrafiktjänster. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>8</sup>.
- (7) Eftersom målet för denna förordning, dvs. att fastställa tillfälliga åtgärder som reglerar lufttransporten mellan unionen och Förenade kungariket i avsaknad av ett avtal om utträde, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfång och effekter, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (8) Bestämmelserna i denna förordning bör träda i kraft så snart som möjligt och i princip gälla från och med dagen efter det att fördragen upphör att gälla för och i Förenade kungariket, såvida inget avtal om utträde har slutits med Förenade kungariket vid den dagen. För att nödvändiga administrativa förfaranden ska kunna genomföras så snart som möjligt bör vissa bestämmelser emellertid gälla från och med denna förordnings ikraftträdande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

#### **Tillämpningsområde**

I denna förordning fastställs tillfälliga åtgärder som reglerar lufttransporten mellan unionen och Förenade kungariket Storbritannien och Nordirland (nedan kallat *Förenade kungariket*) efter dess utträde ur unionen.

#### *Artikel 2*

#### **Definitioner**

I denna förordning avses med

---

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).



1. *lufttransport*: transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, inbegripet reguljära och icke-reguljära lufttrafiktjänster.
2. *internationell lufttransport*: lufttransport som passerar fler än en stats luftrum.
3. *EU-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med giltig operativ licens som utfärdats av en behörig tillståndsmyndighet i enlighet med kapitel II i förordning (EG) nr 1008/2008.
4. Förenade kungarikets lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag som
  - (a) har sin huvudsakliga verksamhet i Förenade kungariket och
  - (b) uppfyller ett av följande två villkor:
    - i) Förenade kungariket och/eller medborgare i Förenade kungariket äger mer än 50 % av företaget och utövar den faktiska kontrollen över det, direkt eller indirekt via en eller flera mellanhänder, eller
    - ii) Unionens medlemsstater och/eller medborgare i unionens medlemsstater och/eller andra medlemsstater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och/eller medborgare i sådana stater, i alla kombinationer, ensamma eller tillsammans med Förenade kungariket och/eller medborgare i Förenade kungariket äger mer än 50 % av företaget och utövar den faktiska kontrollen över det, direkt eller indirekt via en eller flera mellanhänder,
  - (c) i det fall som avses i b ii, innehar en giltig operativ licens i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008 dagen före första tillämpningsdagen för denna förordning enligt artikel 12.2.
5. *faktisk kontroll*: ett förhållande som bygger på rättigheter, avtal eller annat, som var för sig eller tillsammans och med hänsyn till faktiska och rättsliga förhållanden, ger möjligheter att direkt eller indirekt utöva ett avgörande inflytande på ett företag, särskilt genom
  - (a) rätten att använda alla eller delar av ett företags tillgångar,
  - (b) rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av företagets olika organ, omröstningar eller beslut, eller som på annat sätt ger ett avgörande inflytande på företagets verksamhet.
6. *konkurrenslagstiftning*: lagstiftning som berör följande beteende, där detta kan påverka lufttransporttjänster:
  - (a) beteende som består i
    - i) avtal mellan lufttrafikföretag, beslut fattade av sammanslutningar av lufttrafikföretag och samordnade förfaranden som har till syfte eller får som effekt att förebygga, begränsa eller snedvrída konkurrensen,
    - ii) ett eller flera lufttrafikföretags missbruk av dominerande ställning,
    - iii) åtgärder som vidtas eller bibehålls i kraft av Förenade kungariket avseende offentliga företag och företag till vilka Förenade kungariket beviljat särskilda eller exklusiva rättigheter och som strider mot punkt i eller ii, och

- (b) lufttrafikföretagskoncentrationer som lägger väsentliga hinder i vägen för effektiv konkurrens, särskilt genom att upprätta eller förstärka en dominerande ställning.

7. *subvention*: alla finansiella bidrag som beviljas lufttrafikföretag eller flygplatser av staten eller något annat offentligt organ på någon nivå och som innebär en förmån, även

- (a) direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån eller kapitaltillskott, en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets förpliktelser, t.ex. lånegarantier, statliga kapitaltillskott, ägarskap, försäkring, konkursskydd eller försäkring,
- (b) uteblivande av eller underlåtenhet att ta ut inkomstbelopp som förfallit,
- (c) tillhandahållande av andra varor och tjänster än allmän infrastruktur, eller köp av varor eller tjänster, eller
- (d) utbetalningar via en fond, eller anförtroende åt eller beordrande av ett privat organ att utföra en eller flera av funktionerna enligt a, b och c som vanligtvis ligger inom statens eller något annat offentligt organs kompetens och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis.

Ingen förmån anses föreligga om ett finansiellt bidrag tillhandahålls av staten eller ett offentligt organ om en privat investerare i en marknadsekonomi som uteslutande styrs av lönsamhetsutsikter, i samma situation som det offentliga organet i fråga, skulle ha tillhandahållit samma finansiella bidrag.

8. *oberoende konkurrensmyndighet*: en myndighet som ansvarar för tillämpningen och kontroll av efterlevandet av konkurrenslagstiftningen samt kontroll av subventioner, och uppfyller samtliga följande villkor:

- (a) myndigheten är operativt oberoende och förfogar över alla nödvändiga resurser för att utföra sina uppgifter,
- (b) vid utförandet av sina uppgifter och utövandet av sina befogenheter har myndigheten alla nödvändiga garantier för oberoende från politisk eller annan yttre påverkan, och agerar opartiskt,
- (c) myndighetens beslut kan överklagas till domstol.

9. *Diskriminering*: differentiering av alla slag utan objektiv motivering med avseende på leverans av varor eller tillhandahållande av tjänster, även offentliga tjänster, som används för drift av lufttransporttjänster, eller i fråga om deras behandling av offentliga myndigheter som är relevanta för sådana tjänster.

10. *regelbundna lufttransporttjänster*: en serie flygningar med samtliga följande kännetecken:

- (a) För varje flygning erbjuds platser och/eller kapacitet att transportera gods och/eller post, för försäljning till enskilda personer (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade ombud).
- (b) Lufttransporten går mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen
  - i) enligt en offentliggjord tidtabell, eller
  - ii) med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.

11. *icke-regelbundna lufttransporttjänster*: kommersiell lufttrafik som utförs på annat sätt än som en reguljär lufttransporttjänst.
12. *unionens territorium*: medlemsstaternas landterritorium, inre vatten och territorialvatten på vilka fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är tillämpliga och på de villkor som fastställs i dessa fördrag, samt luftrummet ovanför dem.
13. *Förenade kungarikets territorium*: Förenade kungarikets landterritorium, inre vatten, och territorialvatten, och luftrummet ovanför dem.
14. *konventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944.

### Artikel 3

#### Trafikrättigheter

1. Förenade kungarikets lufttrafikföretag får på de villkor som anges i denna förordning
  - (a) flyga över unionens territorium utan att landa,
  - (b) landa på unionens territorium för andra ändamål än trafikändamål, i den mening som avses i konventionen,
  - (c) utföra internationella reguljära och icke-reguljära lufttransporttjänster för passagerare, kombinationer av passagerare och gods och rena frakttjänster mellan två punkter, varav den ena är belägen på Förenade kungarikets territorium och den andra på unionens territorium.
2. Om inte annat följer av artiklarna 4 och 5 får den totala kapaciteten per säsong som tillhandahålls av Förenade kungarikets lufttrafikföretag på flyglinjer mellan Förenade kungariket och enskilda medlemsstater, vid tillhandahållandet av reguljära lufttransporttjänster enligt denna förordning, inte överstiga det totala antalet frekvenser som genomförts av dessa lufttrafikföretag på dessa linjer under Iatas vinter- respektive sommarsäsong år 2018.
3. Medlemsstaterna får inte förhandla om eller ingå bilaterala avtal eller överenskommelser med Förenade kungariket om frågor som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning. De ska, i samband med lufttransporter, inte bevilja Förenade kungarikets lufttrafikföretag några andra rättigheter än de som beviljas genom denna förordning.

### Artikel 4

#### Likvärdiga rättigheter

1. Kommissionen ska övervaka de rättigheter som beviljats av Förenade kungariket för EU-lufttrafikföretag och villkoren för deras utövande.
2. Om kommissionen fastställer att de rättigheter som Förenade kungariket beviljat EU-lufttrafikföretag inte rättsligt eller faktiskt motsvarar dem som beviljats Förenade kungarikets lufttrafikföretag enligt denna förordning, eller att dessa rättigheter inte är lika tillgängliga för alla EU-lufttrafikföretag, kan kommissionen, för att återställa likvärdigheten, genom genomförandeakter som antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25.2 i förordning (EG) nr 1008/2008

- (a) anpassa den tillgängliga kapaciteten för Förenade kungarikets lufttrafikföretag inom de gränser som fastställs i artikel 3.2 samt ålägga medlemsstaterna att i enlighet med detta anpassa trafikillstånden för Förenade kungarikets lufttrafikföretag, både befintliga och nya,
- (b) kräva att medlemsstaterna nekar, tillfälligt drar in eller återkallar dessa trafikillstånd, eller
- (c) vidta eventuella andra lämpliga åtgärder.

#### *Artikel 5*

#### **Rättvis konkurrens**

1. Kommissionen ska övervaka de villkor enligt vilka EU-lufttrafikföretag och EU-flygplatser konkurrerar med Förenade kungarikets lufttrafikföretag och flygplatser om tillhandahållande av lufttransporttjänster som omfattas av denna förordning.
2. Om den fastställer att dessa villkor, till följd av någon av de situationer som avses i punkt 3 i denna artikel, är betydligt mindre gynnsamma än de som åtnjuts av Förenade kungarikets lufttrafikföretag, får kommissionen, i syfte att åtgärda situationen, genom genomförandeakter som antagits i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25.2 i förordning (EG) nr 1008/2008
  - (a) anpassa den tillgängliga kapaciteten för Förenade kungarikets lufttrafikföretag inom de gränser som fastställs i artikel 3.2 samt ålägga medlemsstaterna att i enlighet med detta anpassa trafikillstånden för Förenade kungarikets lufttrafikföretag, både befintliga och nya,
  - (b) kräva att medlemsstaterna nekar, tillfälligt drar in eller återkallar dessa trafikillstånd för vissa eller alla Förenade kungarikets lufttrafikföretag, eller
  - (c) vidta eventuella andra lämpliga åtgärder.
3. Genomförandeakter enligt punkt 2 kan antas för att åtgärda följande situationer:
  - (a) Förenade kungariket beviljar subventioner.
  - (b) Förenade kungariket underlåter att införa eller effektivt tillämpa konkurrensrätten.
  - (c) Förenade kungariket underlåter att inrätta eller bibehålla en oberoende konkurrensmyndighet.
  - (d) Om Förenade kungariket tillämpar standarder för skydd av arbetstagare, säkerhet, luftfartsskydd eller miljö som är mindre stränga än de som fastställs i unionslagstiftningen eller, i avsaknad av tillämpliga bestämmelser i unionsrätten, är mindre stränga än de som tillämpas av alla medlemsstater eller, under alla omständigheter, som är mindre stränga än relevanta internationella standarder.
  - (e) Alla former av diskriminering mot EU-lufttrafikföretag.
4. För de syften som avses i punkt 1 får kommissionen begära information från de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket, Förenade kungarikets lufttrafikföretag eller flygplatser i Förenade kungariket. Om de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket, Förenade kungarikets lufttrafikföretag eller flygplatser i Förenade kungariket inte tillhandahåller den begärda informationen

inom den tidsfrist som kommissionen fastställt, eller tillhandahåller ofullständig information, får kommissionen vidta åtgärder i enlighet med punkt 2.

## *Artikel 6*

### **Trafiktillstånd**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av unionslagstiftning och nationell lagstiftning om flygsäkerhet ska Förenade kungarikets lufttrafikföretag, i syfte att utöva de rättigheter som beviljas dem enligt artikel 3, vara skyldiga att erhålla trafiktillstånd i varje medlemsstat där de vill verka.
2. Vid mottagandet av en ansökan om trafiktillstånd från ett brittiskt lufttrafikföretag ska den berörda medlemsstaten bevilja lämpliga tillstånd utan onödigt dröjsmål, förutsatt att
  - (a) det sökande Förenade kungarikets lufttrafikföretaget innehar en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med Förenade kungarikets lagstiftning,
  - (b) effektiv tillsyn över Förenade kungarikets lufttrafikföretag utövas och bibehålls av Förenade kungariket, den behöriga myndigheten är tydligt angiven och Förenade kungarikets lufttrafikföretag innehar ett drifttillstånd som utfärdats av denna myndighet.
3. Utan att det påverkar behovet av att ge tillräcklig tid för att utföra nödvändiga bedömningar, är Förenade kungarikets lufttrafikföretag berättigade att lämna in sina ansökningar om trafiktillstånd från och med den dag då denna förordning träder i kraft. Medlemsstaterna ska ha befogenhet att godkänna dessa ansökningar från och med den dagen, under förutsättning att villkoren för sådant godkännande är uppfyllda. Tillstånd som beviljas på detta sätt ska emellertid träda i kraft tidigast den första dagen för tillämpningen av denna förordning enligt artikel 12.2.

## *Artikel 7*

### **Driftfärdplaner, operativa program och tidtabeller**

1. Förenade kungarikets lufttrafikföretag ska lämna in driftfärdplaner, operativa program och tidtabeller för lufttrafiktjänster till de behöriga myndigheterna i varje berörd medlemsstat, för godkännande. Detta ska ske minst 30 dagar innan verksamheten påbörjas.
2. Om inte annat följer av artikel 6 kan driftfärdplaner, operativa program och tidtabeller för den pågående Iata-säsongen den första dagen för tillämpningen av denna förordning enligt artikel 12.2, och för den första därpå följande säsongen lämnas in, och godkännas, före detta datum.

## *Artikel 8*

### **Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande och begränsning av tillstånd**

1. Medlemsstaterna ska vägra eller, i förekommande fall, återkalla eller tillfälligt upphäva trafiktillståndet för Förenade kungarikets lufttrafikföretag

- (a) om lufttrafikföretaget inte kan betraktas som brittiskt lufttrafikföretag enligt denna förordning, eller
  - (b) om villkoren i artikel 6.2 inte uppfylls.
2. Medlemsstaterna ska vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, begränsa eller villkora trafikillstånd för Förenade kungarikets lufttrafikföretag, eller begränsa eller införa villkor för företagets verksamhet, under följande omständigheter:
  - (a) De tillämpliga säkerhetskraven är inte uppfyllda.
  - (b) De tillämpliga kraven för inresa i, verksamhet inom eller avresa från den berörda medlemsstatens territorium för luftfartyg i lufttransport är inte uppfyllda.
  - (c) De tillämpliga kraven för inresa i, verksamhet inom eller avresa från den berörda medlemsstatens territorium för passagerare, besättning, bagage, gods och/eller post ombord på luftfartyg (inbegripet bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull och karantän eller, i fråga om försändelser, postföreskrifterna) är inte uppfyllda.
3. Medlemsstaterna ska vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, begränsa eller villkora trafikillstånd för Förenade kungarikets lufttrafikföretag, eller begränsa eller införa villkor för företagets verksamhet, om detta krävs av kommissionen i enlighet med artiklarna 4 eller 5.
4. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om alla beslut om att avslå en ansökan om eller återkalla trafikillstånd för Förenade kungarikets lufttrafikföretag i enlighet med punkterna 1 och 2.

#### *Artikel 9*

#### **Certifikat och licenser**

Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och licenser som har utfärdats eller godkänts av Förenade kungariket och som fortfarande är i kraft ska av medlemsstaterna erkännas som giltiga för Förenade kungarikets lufttrafikföretags tillhandahållande av lufttransporttjänster enligt denna förordning, under förutsättning att dessa certifikat eller licenser har utfärdats eller erkänts giltiga i enlighet med och i överensstämmelse med åtminstone de relevanta internationella standarder som fastställs enligt konventionen.

#### *Artikel 10*

#### **Samråd och samarbete**

1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska samråda och samarbeta med de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket där så är nödvändigt för att säkerställa genomförandet av denna förordning.
2. Medlemsstaterna ska på begäran utan onödigt dröjsmål förse kommissionen med all information som erhållits i enlighet med punkt 1 eller andra relevanta uppgifter för tillämpningen av artiklarna 4 och 5 i denna förordning.

## *Artikel 11*

### **Kommittéförfarande**

Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättas genom artikel 25 i förordning (EG) nr 1008/2008.

## *Artikel 12*

### **Ikraftträdande och tillämpning**

1. Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med dagen efter den dag då unionslagstiftningen upphör att vara tillämplig på Förenade kungariket i enlighet med artikel 50.3 i fördraget om Europeiska unionen.  
Artiklarna 6.3 och 7.2 ska dock gälla från och med dagen för denna förordnings ikraftträdande.
3. Denna förordning ska inte gälla om ett utträdesavtal med Förenade kungariket i enlighet med artikel 50.2 i fördraget om Europeiska unionen har trätt i kraft senast den dag som avses i första stycket i punkt 2.
4. Denna förordning ska upphöra att gälla det av följande datum som infaller först:
  - (a) Den dag då en överenskommelse mellan unionen och Förenade kungariket för tillhandahållande av lufttransport mellan dem träder i kraft, eller, i förekommande fall, tillämpas provisoriskt.
  - (b) Den 30 mars 2020.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordföranden*

*På rådets vägnar*  
*Ordföranden*