

**VERORDNUNG (EU) 2019/502 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 25. März 2019****über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich seine Absicht mitgeteilt, gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union auszutreten. Die Verträge finden ab dem Tag des Inkrafttretens eines Austrittsabkommens oder andernfalls zwei Jahre nach der Mitteilung der Austrittsabsicht, also ab dem 30. März 2019, auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr, es sei denn, der Europäische Rat beschließt einstimmig im Einvernehmen mit dem Vereinigten Königreich, diese Frist zu verlängern.
- (2) In der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> sind die Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung der Union für Luftfahrtunternehmen sowie deren Freiheit zur Erbringung von Flugdiensten innerhalb der EU festgeschrieben.
- (3) In Ermangelung etwaiger Sonderbestimmungen erlöschen mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union alle Rechte und Pflichten aus dem Unionsrecht, wie sie in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 in Bezug auf den Marktzugang festgelegt sind, sofern sie die Beziehung zwischen dem Vereinigten Königreich und den übrigen 27 Mitgliedstaaten betreffen.
- (4) Daher gilt es, vorübergehend Maßnahmen festzulegen, auf deren Grundlage im Vereinigten Königreich zugelassene Luftfahrtunternehmen Flugdienste zwischen dessen Hoheitsgebiet und dem der verbleibenden 27 Mitgliedstaaten erbringen können. Die Gewährung dieser Rechte sollte von der Gewährung gleichwertiger Rechte durch das Vereinigte Königreich für in der Union zugelassene Luftfahrtunternehmen abhängig gemacht werden und bestimmten Bedingungen zur Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs unterliegen, damit zwischen dem Vereinigten Königreich und den verbleibenden 27 Mitgliedstaaten ein echtes Gleichgewicht besteht.
- (5) Die zeitliche Befristung der Verordnung sollte dadurch zum Ausdruck kommen, dass ihre Anwendung auf eine kurze Zeit beschränkt wird, unbeschadet einer etwaigen Aushandlung und eines etwaigen Inkrafttretens einer künftigen Vereinbarung über die Erbringung von Flugdiensten mit dem Vereinigten Königreich, dem die Union als Vertragspartei angehört. Der Kommission sollte auf ihre Empfehlung so bald wie möglich eine Ermächtigung zur Aushandlung eines umfassenden Luftverkehrsabkommens mit dem Vereinigten Königreich erteilt werden. Ein solches Abkommen sollte unverzüglich ausgehandelt und geschlossen werden.
- (6) Um ein für beide Seiten vorteilhaftes Konnektivitätsniveau aufrechtzuerhalten, sollten Marketing-Kooperationsvereinbarungen wie Code-Sharing sowohl für Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs als auch für Luftfahrtunternehmen der Union gemäß dem Grundsatz der Gegenseitigkeit vorgesehen werden.

<sup>(1)</sup> Stellungnahme vom 20. Februar 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 19. März 2019.

<sup>(3)</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).

- (7) Angesichts der außergewöhnlichen und besonderen Umstände, die die Verabschiedung dieser Verordnung erforderlich machen, und im Einklang mit den Verträgen ist es angebracht, dass die Union vorübergehend die einschlägige, ihr durch die Verträge übertragene geteilte Zuständigkeit ausübt. Die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen der Union und den Mitgliedstaaten sollten jedoch zeitlich streng begrenzt sein. Die durch die Union ausgeübte Zuständigkeit sollte daher nur für die Geltungsdauer dieser Verordnung ausgeübt werden. Sobald diese Verordnung nicht mehr anwendbar ist, wird daher die auf diese Weise geteilte Zuständigkeit folglich nicht mehr von der Union ausgeübt werden. Gemäß Artikel 2 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union werden die Mitgliedstaaten dann erneut ihre Zuständigkeit ausüben. Außerdem wird daran erinnert, dass sich gemäß dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union beigefügten Protokoll Nr. 25 über die Ausübung der geteilten Zuständigkeit die Ausübung der Zuständigkeit der Union in dieser Verordnung nur auf die durch diese Verordnung geregelten Elemente und nicht auf den gesamten Bereich erstreckt. Die jeweiligen Zuständigkeiten der Union und der Mitgliedstaaten in Bezug auf den Abschluss internationaler Abkommen im Bereich des Luftverkehrs sind gemäß den Verträgen unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union festzulegen.
- (8) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 haben die Luftfahrtunternehmen der Union zur Aufrechterhaltung einer gültigen Betriebsgenehmigung insbesondere jederzeit die Anforderungen an Eigentum und Kontrolle gemäß der genannten Verordnung zu erfüllen. In Falle eines Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union ohne das Austrittsabkommen werden einige Luftfahrtunternehmen der Union wahrscheinlich Schwierigkeiten haben, diese Anforderungen ab dem Austrittsdatum zu erfüllen. Es ist daher erforderlich, Notfallmaßnahmen festzulegen. Im Einklang mit den Grundsätzen der Gleichbehandlung und der Verhältnismäßigkeit sollten sich diese Maßnahmen darauf beschränken, was zur Lösung der Probleme, die sich aus einem ungeordneten Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union ergeben, unbedingt erforderlich ist. Gemäß denselben Grundsätzen müssen außerdem Mechanismen geschaffen werden, die eine genaue Überwachung der Fortschritte bei der Einhaltung der Anforderungen an Eigentum und Kontrolle und erforderlichenfalls den Entzug der Betriebsgenehmigung ermöglichen. Um eine abrupte Einstellung des Betriebs zu vermeiden und insbesondere die Rückreise betroffener Fluggäste zu ermöglichen, sollte der Widerruf einer nicht den Vorschriften entsprechenden Betriebsgenehmigung, falls kein geeigneter Plan für Abhilfemaßnahmen vorgelegt wurde, zwei Wochen nach der Widerrufsentscheidung wirksam werden.
- (9) 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.
- (10) Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten die Probleme lösen, die sich auf die bestehenden Verkehrsverteilungsregelungen infolge des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union auswirken könnten. Insbesondere sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, damit die vollständige Einhaltung dieser Regelungen gewährleistet und für einen geordneten Übergang so weit wie möglich gesorgt wird, um Störungen für Fluggäste und Unternehmen in der Union zu vermeiden.
- (11) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf den Erlass von Maßnahmen erteilt werden, mit denen ein faires Maß an Gegenseitigkeit zwischen den von der Union und dem Vereinigten Königreich den Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Seite einseitig gewährten Rechten garantiert und sichergestellt werden soll, dass zwischen den Luftfahrtunternehmen der Union und denen des Vereinigten Königreichs bei der Erbringung von Flugdiensten faire Bedingungen herrschen. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) ausgeübt werden. Angesichts ihrer möglichen Auswirkungen auf die Konnektivität im Luftverkehr der Mitgliedstaaten sollte für die Verabschiedung dieser Maßnahmen das Prüfverfahren angewandt werden. Die Kommission sollte in hinreichend begründeten Fällen unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte erlassen, wenn dies aus Gründen äußerster Dringlichkeit unbedingt 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 oder wenn weniger günstige Wettbewerbsbedingungen als die, denen Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs bei der Erbringung von unter diese Verordnung fallenden Luftverkehrsdiensten unterliegen, die wirtschaftliche Tragfähigkeit von Luftfahrtunternehmen der Union bedrohen.
- (12) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung vorübergehender Maßnahmen zur Regelung des Luftverkehrs zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich in Ermangelung eines Austrittsabkommens, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs und seiner Wirkung auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

(\*) 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).

- (13) Gibraltar fällt nicht in den räumlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung und die in dieser Verordnung enthaltenen Verweise auf das Vereinigte Königreich schließen Gibraltar nicht ein.
- (14) Diese Verordnung berührt nicht die rechtliche Position des Königreichs Spanien zur Souveränität über das Gebiet, in dem sich der Flughafen von Gibraltar befindet.
- (15) Das Inkrafttreten der Bestimmungen dieser Verordnung ist dringend erforderlich, weshalb die Verordnung im Prinzip ab dem Tag Anwendung finden sollte, an dem die Verträge auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr finden, sofern nicht in der Zwischenzeit ein Austrittsabkommen mit dem Vereinigten Königreich abgeschlossen wurde. Damit die erforderlichen Verwaltungsverfahren so früh wie möglich durchgeführt werden können, sollten einige Bestimmungen mit Inkrafttreten dieser Verordnung Anwendung finden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

### Anwendungsbereich

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

#### Artikel 2

### Ausübung der Zuständigkeit

- (1) Die Ausübung der Zuständigkeit der Union im Rahmen dieser Verordnung ist auf die Anwendungsdauer dieser Verordnung gemäß Artikel 16 Absatz 4 begrenzt. Nach Ablauf dieses Zeitraums beendet die Union die Ausübung dieser Zuständigkeit unverzüglich, und die Mitgliedstaaten üben wieder ihre Zuständigkeit gemäß Artikel 2 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union aus.
- (2) Die Ausübung der Zuständigkeit der Union gemäß dieser Verordnung berührt nicht die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für Verkehrsrechte bei allen laufenden oder künftigen Verhandlungen, der Unterzeichnung oder dem Abschluss internationaler Abkommen über Luftverkehrsdienste mit einem anderen Drittland und, in Bezug auf den Zeitraum nach dem Auslaufen dieser Verordnung, mit dem Vereinigten Königreich.
- (3) Die Ausübung der in Absatz 1 genannten Zuständigkeit durch die Union bezieht sich nur auf die Elemente, die durch diese Verordnung geregelt sind.
- (4) Diese Verordnung berührt nicht die jeweiligen Zuständigkeiten der Union und der Mitgliedstaaten im Bereich des Luftverkehrs für andere als durch diese Verordnung geregelte Elemente.

#### Artikel 3

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

1. „Luftverkehr“: die öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, im Linien- oder Nichtlinienflugverkehr;
2. „internationaler Luftverkehr“: 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“: 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 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 vorausgeht, über eine gültige Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 verfügte;
5. „tatsächliche Kontrolle“: eine Beziehung, die durch Rechte, Verträge oder andere Mittel begründet ist, 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, 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“: die gesetzliche Regelung folgenden Verhaltens, sofern es Flugdienste betrifft:
- a) Verhalten, das besteht in
    - i) Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen, Beschlüssen von Vereinigungen von Luftfahrtunternehmen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, welche eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken;
    - ii) der missbräuchlichen Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung durch ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen;
    - iii) 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; und
  - b) Zusammenschlüsse zwischen Luftfahrtunternehmen, die insbesondere durch die Schaffung oder den Ausbau einer marktbeherrschenden Stellung einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindern;
7. „Subvention“: ein Finanzbeitrag, der einem Luftfahrtunternehmen oder einem Flughafen von einer staatlichen oder sonstigen öffentlichen Stelle unabhängig auf welcher Ebene gewährt wird und mit dem ein Vorteil verbunden ist; hierunter fallen auch
- a) 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);
  - b) der Verzicht auf oder die Nichterhebung von ansonsten fällige(n) Steuern;
  - c) die Bereitstellung von Waren oder Dienstleistungen, die nicht der allgemeinen Infrastruktur zuzuordnen sind, oder der Erwerb von Waren oder Dienstleistungen; oder
  - d) 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“: eine für die Anwendung und Durchsetzung des Wettbewerbsrechts sowie die Kontrolle von Subventionen zuständige Behörde, die alle folgenden 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“: eine nicht durch objektive Gründe gerechtfertigte Differenzierung in Bezug auf die Bereitstellung von für die Erbringung von Flugdiensten genutzten Waren oder Dienstleistungen, einschließlich öffentlicher Dienstleistungen, oder in Bezug auf deren für diese Dienste relevante Behandlung durch Behörden;
10. „Linienflugverkehr“: eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:
  - a) Auf jedem Flug sind Sitzplätze und/oder Kapazitäten zur Beförderung von Fracht und/oder Post öffentlich einzeln zum Erwerb (unmittelbar vom Luftfahrtunternehmen oder von dessen bevollmächtigten Vertretungen) verfügbar;
  - b) sie dienen der Beförderung zwischen denselben zwei oder mehr Flughäfen entweder
    - i) nach einem veröffentlichten Flugplan oder
    - ii) in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, dass es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt;
11. „Nichtlinienflugverkehr“: ein im gewerblichen Luftverkehr durchgeführter Flugdienst, bei dem es sich nicht um einen Linienflugverkehr handelt;
12. „Hoheitsgebiet der 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“: 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 4

#### 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 allein für Luftfrachtdienste zwischen zwei beliebigen Punkten durchführen, von denen sich einer im Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs und der andere im Hoheitsgebiet der Union befindet.
  - d) für höchstens fünf Monate ab dem in Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten ersten Tag der Anwendung Linienflüge und Nichtlinienflüge im internationalen Luftverkehr für Nurfachtdienste zwischen zwei beliebigen Punkten durchführen, von denen sich einer im Hoheitsgebiet der Union und der andere im Hoheitsgebiet eines Drittlands befindet, als Teil einer Dienstleistung mit Ursprungs- oder Bestimmungsort im Gebiet des Vereinigten Königreichs. Die saisonale Gesamtkapazität, die von Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs für diese Dienstleistungen bereitgestellt wird, darf die Gesamtzahl der Frequenzen nicht überschreiten, die von diesen Luftfahrtunternehmen für diese Dienstleistungen in der IATA-Sommer- bzw. IATA-Wintersaison des Jahres 2018 jeweils *pro rata temporis* geleistet wurden.
  - e) höchstens sieben Monate ab dem in Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten ersten Tag der Anwendung weiterhin Linienflüge auf Strecken anbieten, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen und bei denen die Betriebsgenehmigung gemäß den Artikeln 16 und 17 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vor dem Geltungsbeginn der vorliegenden Verordnung und vorbehaltlich der Einhaltung der in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 festgelegten Bedingungen für diese Dienste gewährt wurde.
- (2) Die Mitgliedstaaten nutzen den in Absatz 1 Buchstabe e genannten Zeitraum dazu, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um zu gewährleisten, dass die nach Ablauf dieser Frist als notwendig erachteten öffentlichen Dienstleistungen gemäß den Artikeln 16 und 17 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 fortgeführt werden.
- (3) 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. Bezüglich dieses Zeitraums dürfen 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.

*Artikel 5***Marketing-Kooperationsvereinbarungen**

(1) Luftverkehrsdienste im Sinne von Artikel 4 der vorliegenden 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 als das Vertriebsunternehmen mit jedem ausführenden Unternehmen kooperieren, das ein Luftfahrtunternehmen der Union oder ein Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs ist, oder mit jedem Betriebsunternehmen 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.
- b) Das Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs kann als ausführendes Unternehmen mit jedem Vertriebsunternehmen kooperieren, das ein Luftfahrtunternehmen der Union oder ein Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs ist, oder mit 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.

(2) Auf keinen Fall darf eine Marketing-Kooperationsvereinbarung dazu führen, dass ein Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs — sei es als Betriebsunternehmen oder als Vertriebsunternehmen — andere als die in Artikel 4 Absatz 1 vorgesehenen Rechte ausübt.

(3) 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 Rechte übertragen als diejenigen, die ihnen nach dem Unionsrecht oder dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats oder der betreffenden Mitgliedstaaten zustehen.

(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 6***Leasing von Luftfahrzeugen**

(1) Im Rahmen der Ausübung der in Artikel 4 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 einer Besatzung von einem anderen Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs geleast werden;
- c) mit Luftfahrzeugen, die mit einer 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 7***Umgang mit Betriebsgenehmigungen im Hinblick auf die Anforderungen an Eigentum und Kontrolle**

(1) Abweichend von Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 wirkt sich die Tatsache, dass ein Luftfahrtunternehmen mit einer von einem anderen Mitgliedstaat als dem Vereinigten Königreich erteilten Betriebsgenehmigung aufgrund des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union die Anforderungen gemäß Artikel 4 Buchstabe f („Anforderungen an Eigentum und Kontrolle“) der genannten Verordnung nicht mehr erfüllt, auf die Gültigkeit der Betriebsgenehmigung für einen Zeitraum von sechs Monaten ab dem ersten Tag der Anwendung gemäß Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 der vorliegenden Verordnung nicht aus, sofern die Bedingungen von Absatz 2 bis 5 des vorliegenden Artikels erfüllt sind.

(2) Das Luftfahrtunternehmen legt der zuständigen Genehmigungsbehörde innerhalb von zwei Wochen nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Plan für Abhilfemaßnahmen vor. Dieser Plan enthält in vollständiger und präziser Form die Maßnahmen, mit denen die uneingeschränkte Einhaltung der Anforderungen an Eigentum und Kontrolle spätestens am ersten Tag nach dem in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Zeitraum erreicht werden soll. Hat das Luftfahrtunternehmen nicht innerhalb der Frist einen Plan vorgelegt, so widerruft die zuständige Genehmigungsbehörde, nachdem sie dem betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, umgehend die Betriebsgenehmigung, jedoch nicht früher als ab dem in Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Datum, und setzt die Kommission davon in Kenntnis. Dieser Widerruf der Betriebsgenehmigung wird zwei Wochen nach der Entscheidung der Genehmigungsbehörde wirksam, jedoch nicht früher als ab dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Datum. Die zuständige Genehmigungsbehörde teilt dem Luftfahrtunternehmen ihre Entscheidung mit und unterrichtet die Kommission darüber.

(3) Hat das betreffende Luftfahrtunternehmen innerhalb der in Absatz 2 genannten Frist einen Plan für Abhilfemaßnahmen vorgelegt, so prüft die zuständige Genehmigungsbehörde innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Plans, ob die darin vorgesehenen Maßnahmen zur uneingeschränkten Erfüllung der Anforderungen an Eigentum und Kontrolle spätestens am ersten Tag nach dem in Absatz 1 genannten Zeitraum führen würden und ob es wahrscheinlich ist, dass das Luftfahrtunternehmen die Maßnahmen bis zu diesem Zeitpunkt abschließen kann. Die zuständige Genehmigungsbehörde setzt das Luftfahrtunternehmen und die Kommission von ihrer Bewertung in Kenntnis.

(4) Gelangt die zuständige Genehmigungsbehörde, nachdem sie dem betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, zu dem Schluss, dass die im Plan vorgesehenen Maßnahmen nicht zur uneingeschränkten Erfüllung der Anforderungen an Eigentum und Kontrolle spätestens am ersten Tag nach dem in Absatz 1 genannten Zeitraum führen würden, oder wenn es unwahrscheinlich ist, dass das betreffende Luftfahrtunternehmen die Maßnahmen bis zu diesem Zeitpunkt abschließen kann, so kann sie die Betriebsgenehmigung umgehend widerrufen. Ein solcher Widerruf der Betriebsgenehmigung ist zwei Wochen nach der Entscheidung der Genehmigungsbehörde wirksam. Die zuständige Genehmigungsbehörde teilt dem Luftfahrtunternehmen ihre Entscheidung mit und unterrichtet die Kommission darüber.

(5) Gelangt die zuständige Genehmigungsbehörde zu dem Schluss, dass die im Plan vorgesehenen Maßnahmen zur uneingeschränkten Erfüllung der Anforderungen an Eigentum und Kontrolle spätestens am ersten Tag nach dem in Absatz 1 genannten Zeitraum führen würden, und wenn es wahrscheinlich ist, dass das Luftfahrtunternehmen diese Maßnahmen zu diesem Zeitpunkt abschließen kann, so überwacht sie die Umsetzung des Plans aufmerksam und fortlaufend und unterrichtet die Kommission regelmäßig über ihre Erkenntnisse.

(6) Bis zum Ende des in Absatz 1 genannten Zeitraums entscheidet die zuständige Genehmigungsbehörde, ob das Luftfahrtunternehmen die Anforderungen an Eigentum und Kontrolle uneingeschränkt erfüllt. Entscheidet die zuständige Genehmigungsbehörde, nachdem sie dem betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, dass das Luftfahrtunternehmen die Anforderungen an Eigentum und Kontrolle nicht vollständig erfüllt, so widerruft sie die Betriebsgenehmigung ab dem ersten Tag nach dem in Absatz 1 genannten Zeitraum.

(7) Gelangt die Kommission, nachdem sie der zuständigen Genehmigungsbehörde und dem betreffenden Luftfahrtunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, zu dem Schluss, dass die zuständige Genehmigungsbehörde es versäumt hat, die entsprechende Betriebsgenehmigung zu widerrufen, obwohl dies gemäß Absatz 2 oder 6 des vorliegenden Artikels erforderlich ist, so fordert sie gemäß Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 die zuständige Genehmigungsbehörde auf, die Betriebsgenehmigung zu widerrufen. Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 3 und 4 der genannten Verordnung findet Anwendung.

(8) Dieser Artikel gilt unbeschadet der Anwendung aller übrigen in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 festgelegten Vorschriften.

#### Artikel 8

### 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, so erlässt die Kommission 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 gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie werden nach dem Dringlichkeitsverfahren gemäß Artikel 15 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 9

##### 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 Flugdiensten konkurrieren.

(2) Stellt die Kommission aufgrund einer der in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Situationen fest, dass diese Bedingungen erheblich weniger günstig sind als die Bedingungen, die für Luftfahrtunternehmen aus dem Vereinigten Königreich gelten, so erlässt die Kommission, um dem abzuwehren, 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 gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie werden nach dem Dringlichkeitsverfahren gemäß Artikel 15 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 versäumt es, wettbewerbsrechtliche Vorschriften zu erlassen oder wirksam anzuwenden;
- c) das Vereinigte Königreich versäumt es, eine unabhängige Wettbewerbsbehörde einzurichten oder zu erhalten;
- d) das Vereinigte Königreich wendet in Bezug auf den Schutz von Arbeitnehmern, die Flugsicherheit, die Luftsicherheit, die Umwelt oder Fluggastrechte Normen an, die weniger streng als nach Unionsrecht oder, in Ermangelung einschlägiger Unionsbestimmungen, weniger streng als die von allen Mitgliedstaaten angewandten Normen, auf jeden Fall jedoch weniger streng als die einschlägigen internationalen Normen 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 (EG) Nr. 868/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(<sup>2</sup>)</sup> findet keine Anwendung auf Sachverhalte, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.

#### Artikel 10

##### Genehmigung

(1) Unbeschadet der Flugsicherheitsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten müssen Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs zur Ausübung der ihnen nach Artikel 4 gewährten Rechte bei jedem Mitgliedstaat, in dem sie tätig sein wollen, eine Genehmigung beantragen.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 868/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über den Schutz vor Schädigung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durch Subventionierung und unlautere Preisbildungspraktiken bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten von Ländern, die nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaft sind (ABl. L 162 vom 30.4.2004, S. 1).

(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

- 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 Luftverkehrsbetreiberzeugnis innehat.

(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 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 festgelegten ersten Tag der Anwendung gültig.

#### Artikel 11

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

(1) Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs legen den zuständigen Behörden jedes betroffenen Mitgliedstaats die Betriebspläne, Programme und Flugpläne für die Flugdienste zur Genehmigung vor. Diese Genehmigungsanträge sind mindestens 30 Tage vor Aufnahme des Betriebs vorzulegen.

(2) Vorbehaltlich des Artikels 10 können die Betriebspläne, Programme und Flugpläne für die IATA-Saison, in die der erste nach Artikel 16 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 aus 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 12

##### **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 10 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 8 oder 9 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 13***Zulassungen/Zeugnisse und Lizenzen**

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Zulassungen/Zeugnisse über Befähigungen und Lizenzen, die vom Vereinigten Königreich erteilt oder von diesem für gültig erklärt wurden und noch in Kraft sind, werden von den Mitgliedstaaten für die Zwecke des Betriebs von Flugdiensten durch 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 14***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 des vorliegenden Artikels erhaltenen Informationen oder sonstige für die Durchführung der Artikel 8 und 9 relevanten Informationen zur Verfügung.

*Artikel 15***Ausschussverfahren**

(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 16***Inkrafttreten und Geltungsbeginn**

(1) Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

(2) Sie findet ab dem Tag Anwendung, an dem das Unionsrecht nach Artikel 50 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr findet.

Allerdings gelten Artikel 7, Artikel 10 Absatz 3 und Artikel 11 Absatz 2 ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

(3) Diese Verordnung gilt nicht, wenn bis zu dem in Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt ein mit dem Vereinigten Königreich nach Artikel 50 Absatz 2 des Vertrags über die Europäische Union geschlossenes Austrittsabkommen in Kraft getreten ist.

(4) Diese Verordnung findet keine Anwendung mehr ab dem früheren der folgenden beiden Zeitpunkte:

a) dem Zeitpunkt, an dem ein umfassendes Abkommen über den Luftverkehr mit dem Vereinigten Königreich, dem die Union als Vertragspartei angehört, in Kraft tritt oder gegebenenfalls vorläufig angewendet wird; oder

b) dem 30. März 2020.

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

Geschehen zu Straßburg am 25. März 2019.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

A. TAJANI

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

G. CIAMBA

---