



DEPARTEMENTET

Komiténnotat

Dato 26. februar 2019
J. nr.: 2019-1282

Transport, Bygnings-
og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Bank Danske Bank
reg. 0216 kt. 4069 065880
EAN 5798000893429
CVR 43265717

Kommissionens forslag til ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 2015/1998 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (Komitésag)

1. Resumé

Europa-Kommissionen har sendt et forslag til ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 2015/1998 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed i høring.

Forslaget har til formål at sikre, at flyankomster fra Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland (UK) kan behandles på samme måde som i dag også efter en Brexit, hvor der ikke er indgået en nærmere aftale om UK's udtræden. Det vil i praksis betyde, at passagerer, håndbagage, indskrevet bagage, luftfragt og post vil kunne flyves til EU fra UK på samme betingelser, som det kendes i dag set i forhold til reglerne om luftfartssikkerhed.

Beskyttelsesniveauet i Danmark vurderes ikke at blive berørt af en vedtagelse af forslaget.

Forslaget er sat til afstemning i AVSEC Komitéen med frist 1. marts 2019.

Regeringen agter at stemme for forslaget.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 15. februar 2019 sendt et forslag til ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 2015/1998 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed i en kort høring (frist den 18. februar) hos medlemsstaterne.

Forordningsforslaget er fremsat med hjemmel i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 300/2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002.



Forordningsforslaget har til formål at anerkende sikkerhedsnormerne (security) i Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland (UK) som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed i EU.

Forslaget behandles efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) Nr. 182/2011 af 16. februar 2011.

Hvis udvalget (AVSEC komitéen) afgiver en positiv udtalelse, vedtager Kommissionen forslaget. Hvis udvalget afgiver en negativ udtalelse, eller hvis udvalget ikke afgiver en udtalelse, vedtager Kommissionen ikke forslaget – alternativt kan formanden dog enten forelægge en ændret udgave af udkastet for det samme udvalg inden for to måneder efter afstemningen eller forelægge udkastet for appeludvalget til yderligere drøftelse inden for en måned efter afstemningen.

Forslaget er sat til afstemning i en skriftlig procedure i AVSEC Komitéen (Aviation Security), med frist 1. marts 2019. Forslaget foreligger pt. i engelsk, fransk og tysk sprogversion. Den danske spogversion vil være tilgængelig 28. februar 2019.

3. Formål og indhold

Formålet med ændringerne i gennemførselsforordningen er at sikre, at flyankomster fra UK kan behandles på samme måde som i dag også efter et Brexit, hvor der ikke er indgået en nærmere aftale om UK's udtræden.

De foreslåede ændringer omfatter passagerer, håndbagage, indskrevet bagage, flysikkerhed samt luftfragt og post. Såfremt ændringerne vedtages, vil der på disse områder ikke opleves nogen forskel til forholdene, som de kendes i dag.

Ændringerne omfatter endvidere regler for, hvilke medlemsstater der skal overtage ansvaret for eksisterende ACC3-udpegninger (Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport) vedr. flyvning af luftfragt fra et tredjeland ind i EU (med tilhørende underenheder), som er foretaget af UK, og som ikke har gyldighed efter 29. marts 2019. Ansvaret fordeles efter en fordelingsnøgle i Kommissionens forordning (EF) Nr. 748/2009 om en liste over luftfartsoperatører, som den 1. januar 2006 udførte eller derefter har udført en af luftfartsaktiviteterne i bilag I i direktiv 2003/87/EF, med angivelse af den til hver luftfartøjsoperatør hørende administrerende medlemsstat. To medlemsstater kan aftale at overdrage ansvaret for en ACC3-udpegning fra den ene medlemsstat til den anden.

Ændringerne omfatter endelig regler om EU-validatorer, som er godkendt af UK. Disse godkendelser har ikke gyldighed efter UK's udtræden af EU, men forslaget giver mulighed for, at disse allerede godkendte EU-validatorer kan



søge godkendelse hos en anden medlemsstat, således at den eksisterende godkendelse overføres til denne medlemsstat.

Hvis ændringerne i nærværende forslag til ændring af gennemførelsesforordning *ikke* vedtages, vil der være en række konsekvenser for passagerer, der ankommer til en EU-lufthavn fra UK, for EU-lufthavne, for luftfartsselskaber, der flyver fra UK til EU og for mulighederne for at transportere fragt og post med fly fra UK til EU:

1. Passagerer, som ankommer til en EU-lufthavn fra UK, må ikke sammenblandes med passagerer, som er screenet (sikkerhedskontrolleret) i overensstemmelse med de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed. Det betyder i praksis, at ankommende passagerer fra UK ikke kan ledes ud af en lufthavn gennem dennes afgangsterminal. De skal i stedet ledes direkte til bagageudleveringen (via paskontrol-len). Transferpassagerer skal efter paskontrollen sikkerhedskontrolleres, se nedenfor i pkt. 2.
2. Transferpassagerer samt deres håndbagage og bagage vil ved ankomst til en EU-lufthavn fra UK skulle screenes (sikkerhedskontrolleres), før de kan transferere til et andet fly med afgang fra EU-lufthavnen. Det betyder i praksis, at passagererne skal bruge længere tid på at skifte fly, når de ankommer fra UK.
3. For lufthavnene giver ovenstående betydelige logistiske udfordringer, idet fly, der ankommer fra UK, kun kan parkeres ved gates, hvor det er muligt at lede transferpassagerer gennem sikkerhedskontrollen samt øvrige passagerer direkte til bagageudleveringen. Det eksisterende antal gates med disse muligheder har ikke på nuværende tidspunkt kapacitet til, at alle ankomster fra UK kan håndteres her, hvorfor en betydelig del af de fly, der ankommer fra UK, vil skulle fjernparkeres. Passagererne vil herefter skulle køres i busser til terminalen. Et betydeligt øget antal passagerer til busning vil kunne betyde flaskehalse ved afsætningsgaten i travle perioder.
4. Fly, der ankommer til en EU-lufthavn fra UK, vil skulle gennemgå en flysikkerhedskontrol, inden flyet igen kan afgang fra EU-lufthavnen. En flysikkerhedskontrol er en gennemgang af flyet med henblik på at sikre, at der ikke findes nogen forbudte genstande om bord.
5. For luftfartsselskaberne vil kravet om en flysikkerhedskontrol betyde, at de skal bruge længere tid på at vende flyene ved ankomster fra UK. Endvidere vil de længere transfertider for passagerer, der ankommer fra UK, kunne betyde, at nogle transferforbindelser ikke længere kan



nås. Begge dele vil kunne medføre at eksisterende flyveplaner må ændres, ligesom der kan blive større udgifter til at kompensere passagerer, som ikke når deres transferforbindelser.

6. For at flyve luftfragt fra et tredjeland ind i EU skal et luftfartsselskab været udpeget som ACC3. Udpegningen foregår efter, at der er foretaget en validering af selskabets sikkerhedsprocedurer og af sikkerhedsprocedurerne for fragt og post på afgangdestinationen. Uden vedtagelse af de foreslåede ændringer vil UK have status af et tredjeland, og der skal foretages ny udpegning af luftfartsselskaber, før de kan flyve post og fragt ind i EU fra UK.
7. Grundet den meget korte tidsperiode (fra ændringernes eventuelle forkastelse til Brexit-datoen) er det ikke realistisk, at ret mange ACC3-udpegninger, om nogen overhovedet, vil kunne komme på plads inden Brexit. Endvidere er det usikkert, om reglerne giver mulighed for, at ansøgninger om ACC3-udpegninger kan behandles, før UK har status af tredjeland. Der kan således de facto være en situation, hvor der fra Brexit-datoen ikke kan flyves luftfragt og post fra UK til EU. Udpegningerne vil naturligvis herefter løbende blive gennemført, men det må forventes, at der vil gå uger, muligvis måneder, før trafikken med luftfragt og post kan opereres som i dag, set i forhold til reglerne om luftfartssikkerhed.

Det fremgår af forslaget, at UK over for Europa-Kommissionen har bekræftet, at man vil opretholde sin lovgivning og sine standarder for luftfartssikkerhed på et niveau, der er på linje med EU's, også efter UK's udtræden af EU den 29. marts 2019.

Der lægges op til, at forordningen skal træde i kraft på dagen efter sin offentliggørelse i EU-tidende.

4. Europaparlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Der er tale om en gennemførelsesforordning til en allerede vedtagen retsakt. Det er derfor regeringens vurdering, at det følger heraf, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Gennemførelsesforordninger er direkte gældende i dansk ret.



7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Gennemførelsesforordningen har direkte juridisk virkning og skal ikke implementeres i dansk lovgivning.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Hvis ændringerne vedtages vurderes der ikke at være erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Hvis ændringerne *ikke* vedtages, vil der på en række parametre være øgede omkostninger for luftfartsbranchen og erhvervslivet:

- Øget behov for busning af passagerer til og fra lufthavnsterminalerne vil medføre øgede udgifter for lufthavnene til at udføre opgaven.
- Øget behov for overvågning af passagerer, som busses til gate samt til mere sikkerhedskontrol, vil medføre øgede udgifter for lufthavnene til udføre disse opgaver.
- Luftfartsselskaber vil skulle ændre flyveplaner grundet længere vendetider i forbindelse med ankomster fra UK.
- Luftfartsselskaber vil kunne få øgede udgifter til ombookning og udbetaling af kompensation til passagerer, som ikke når deres flyforbindelser.
- I en periode lige efter Brexit vil der forventeligt kun i meget beskedent omfang kunne flyves luftfragt og post fra UK til EU. Dette vil ramme luftfartsselskaber og fragtagenter, men det vil også kunne ramme erhvervslivet mere bredt.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark. Det samme gør sig gældende, hvis forslaget ikke vedtages.



8. Høring

Side 6/6

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 21. februar 2019 med frist den 26. februar 2019.

Der har ikke været bemærkninger til forslaget.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har ikke været behandlet i AVSEC Komitéen siden det blev fremsat af Kommissionen. Der er derfor ikke kendskab til andre landes formelle holdning.

Det er dog forventningen, at de øvrige medlemslande vil støtte forslaget.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er positivt indstillet over for Europa-Kommissionens forslag.

Forslaget vil spare den europæiske luftfartsbranche for en række øgede omkostninger i forbindelse med Brexit. Forslaget sikrer endvidere, at flypassagerer vil opleve uændrede forhold ved flyrejser fra UK til EU for så vidt angår luftfartssikkerhed (security).

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.