

## SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG



Dato 1. februar 2019  
J. nr. 2016-3402

### Indhold

1. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler, der sikrer basale luftfartsforbindelser i lyset af Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen..... 2
2. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Forordning om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i vejgodstransporten med henblik på Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen.....15
3. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om visse aspekter af luftfartssikkerhed for at tage højde for Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen..... 26



## 1. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler, der sikrer basale luftfartsforbindelser i lyset af Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen

KOM(2018) 893 endelig

### Revideret notat

Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord eller sætninger er ændret, er disse markeret med fed skrift.

#### 1. Resumé

*Kommissionen fremlagde den 19. december 2018 forslag til forordning om fælles regler, der sikrer basale luftfartsforbindelser i lyset af Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen. Reglerne skal anvendes i det tilfælde, hvor Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland (UK) måtte udtræde af EU den 29. marts 2019 uden en godkendt udtrædelsesaftale, dvs. i tilfælde af en "hård Brexit".*

*I den situation er der ifølge Kommissionen ingen juridisk basis for beflyvning mellem UK og EU27. Forslaget sigter derfor mod, at der kan opretholdes basale luftfartsforbindelser i en kortere overgangsperiode. Forslaget lægger op til, at EU27 skal tildele UK-luftfartsselskaber rettigheder, der stort set er begrænset til transport af passagerer frem og tilbage mellem UK og EU27, og kapaciteten fastfryses til niveauet i 2018. Det forudsættes, at UK tildeler EU27-luftfartsselskaber samme rettigheder, og at UK sikrer betingelser for fair konkurrence. Kommissionen skal overvåge udviklingen og kan gribe ind med gennemførelsesretsakter i en rådgivningsprocedure, hvis den finder det nødvendigt.*

*Forslaget vurderes ikke at medføre lovgivningsmæssige konsekvenser i dansk ret, men det vil sikre opretholdelse af basale luftfartsforbindelser mellem UK og EU27, herunder Danmark, og det vil dermed have stor samfundsøkonomisk og erhvervsøkonomisk betydning. Fastfrysningen af kapaciteten til niveauet for 2018 vil mindske muligheden for vækst i flytrafikken i overgangsperioden.*

*Regeringen er enig med Kommissionen i, at der er behov for en fælles løsning af den særlige situation over for UK i tilfælde af en "hård Brexit", men regeringen er af den holdning, at forslaget i en form, som foreslået af Kommissionen, potentielt kan medføre en uønsket udvikling i form af, at kompetencen til at fastsætte trafikrettigheder for luftfartsaftaler permanent overgår til Unionen.*



*Regeringen vurderer på nuværende tidspunkt overordnet, at hvis bestemmelser om flytrafikken mellem EU27 og det kommende tredjeland UK gennemføres i en form, som foreslået af Kommissionen, vil der være mulighed for, at EU-Domstolen vil finde, at kompetencen til at fastsætte trafikrettigheder mellem EU og tredjelande dermed generelt er overdraget til EU. I givet fald vil medlemslandene miste deres mulighed for selvstændigt at forhandle med tredjelande om trafikrettigheder, og eksempelvis vil trafik til og fra Danmark skulle reguleres af unionsinteresser fremfor af danske nationale interesser. Regeringen vil se dette som en uønsket udvikling, og det er derfor efter regeringens opfattelse nødvendigt, at forslaget indeholder utvetydige og juridisk vægtige forsikringer om, at det ingenlunde danner præcedens i forhold til kompetenceforskydning vedrørende trafikrettigheder mellem Unionen og medlemslandene.*

*Der er under behandlingen af forslaget udsendt ændringsforslag, der skal imødekomme medlemslandenes bekymringer om forskydningen af kompetence. Af det ændringsforslagene fremgår det eksplicit, at Unionens kompetenceovertagelse er midlertidig, isoleret til den aktuelle forordning og uden præjudicerende virkning. Det reviderede forslag imødekommer ligeledes en række landes bekymringer og ønsker, hvilket betyder, at forslaget er rykket i en mindre restriktiv retning, herunder at der ikke længere er en begrænsning i væksten i trafikken. Der er dog af forslaget fortsat en række restriktioner og en tidsmæssig begrænsning af forordningsforslaget på 12 måneder.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har ved KOM nr. 893 af 19. december 2018 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler, der sikrer basale luftfartsforbindelser i lyset af Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen. Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 8. januar.

Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktat om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 100, stk. 2 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er fremsat samtidig med Kommissionens samlede beredskabsplan for en række af samfundets sektorer, der skal anvendes i tilfælde af, at udtrædelsesaftalen mellem UK og EU27 ikke træder i kraft den 30. marts 2019, dvs. i tilfælde af en "hård Brexit".

Så længe UK er medlem af EU, er flytrafikken mellem UK og de øvrige EU-lande reguleret af forordning (EF) Nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet, der etablerer et indre marked for luftfart. I det tilfælde, at UK måtte udtræde af Unionen uden



en udtrædelsesaftale den 29. marts 2019 vil den nævnte forordning ikke længe være gældende for flytrafik med UK- og EU27-luftfartsselskaber mellem UK og EU27 samt for flytrafik med UK-luftfartsselskaber inden for EU27.

Der vil ifølge Kommissionen i en sådan situation ikke være nogen juridisk basis for udbud af luftfartsforbindelser mellem UK og EU27 med de respektive luftfartsselskaber. Eftersom disse forbindelser i dag næsten udelukkende betjenes af UK- og EU27-luftfartsselskaber, vil der blive tale om alvorlige forstyrrelser, hvilket vil være til skade for EU og de enkelte medlemslande. De interne ruteforbindelser i EU27, som i dag evt. betjenes af UK-luftfartsselskaber, vil derimod fortsat stå åbne for EU27-luftfartsselskaber.

Kommissionens forslag sigter derfor mod, at der kan opretholdes basale luftfartsforbindelser mellem UK og EU27 i en kortere overgangsperiode. Det forudsættes, at UK tildeler EU27-luftfartsselskaber samme rettigheder, som EU27 vil tildele UK-luftfartsselskaber, og at UK sikrer betingelser for fair konkurrence.

### **3. Formål og indhold**

Forordningsforslagets formål er ifølge Kommissionen, at der, i tilfælde af at udtrædelsesaftalen mellem UK og EU ikke træder i kraft, skal kunne opretholdes basale luftfartsforbindelser mellem UK og EU27 i en kortere overgangsperiode, indtil en luftfartsaftale mellem UK og EU27 måtte blive gældende, dog højst i 12 måneder. Forordningen skal således ikke foregribe forhandlingerne om indholdet af en evt. sådan fremtidig luftfartsaftale mellem UK og EU27.

Kommissionen foreslår på den baggrund, at UK-luftfartsselskaber skal sikres luftfartens såkaldte 1.-, 2.-, 3.- og 4.-frihedsrettigheder i EU27:

1. Overflyvning uden landing
2. Landing for tekniske formål
3. Transport af passagerer på direkte ruter fra UK til EU27
4. Transport af passagerer på direkte ruter fra EU27 til UK.

Den samlede kapacitet forstået som antal flyvninger, der tildeles UK-luftfartsselskaberne til flyvninger mellem UK og hvert enkelt medlemsland, fastfryses til samme antal flyvninger som i samme periode i 2018 for henholdsvis sommer- og vintersæsonerne. Der skal ikke tillades operationel fleksibilitet i form af fx leasing og deling af flykoder (code-sharing).

Det forudsættes, at UK tildeler EU27-luftfartsselskaber samme rettigheder, som UK-luftfartsselskaber tildeles i medfør af forslaget. Kommissionen skal



overvåge dette og kan gribe ind med gennemførelsesretsakter i en rådgivningsprocedure, herunder i form af begrænsninger i kapaciteten, hvis den ikke finder, at der sker ligebehandling.

Det forudsættes ligeledes, at UK sikrer betingelser for fair konkurrence inden for konkurrencelovgivning, statsstøtte, beskyttelse af arbejdstagere, miljøbeskyttelse samt flyve- og luftfartssikkerhed, og at der ikke sker diskriminerende behandling af EU-selskaber. Også dette skal Kommissionen overvåge, og også her kan den gribe ind med gennemførelsesretsakter i en rådgivningsprocedure, herunder i form af begrænsninger i kapaciteten, hvis den ikke finder, at betingelserne er opfyldt.

Det pålægges medlemslandene ikke at forhandle eller indgå bilaterale luftfartsaftaler eller arrangementer med UK om spørgsmål, der vedrører luftfart mellem UK og EU27, ligesom medlemslandene ikke på anden måde må tildele UK-luftfartsselskaber andre rettigheder end dem, der omfattes af forordningen.

Endelig skal hvert enkelt medlemsland behandle konkrete ansøgninger fra UK-luftfartsselskaber om trafikprogrammer m.m. for beflyvning af ruter mellem UK og det pågældende medlemsland i henhold til forordningens bestemmelser. Medlemslandet skal samarbejde med UK's luftfartsmyndigheder i det nødvendige omfang for gennemførelse af forordningen, og medlemslandet skal give Kommissionen alle relevante oplysninger.

Formandskabet og Rådssekretariat har udsendt ændringsforslag med ændring af flere af det oprindelige forslags elementer. Det foreslås således, at der indsættes en separat artikel om, at forordningen ikke vil medføre en permanent forskydning af medlemslandenes kompetence til at forhandle luftfartsaftaler. Desuden foreslås bl.a. at give UK-selskaber tilladelse til i et vist omfang at anvende operationelle ordninger i form af fx leasing og deling af flykoder (code-sharing), at der ikke skal ske en fastfrysning af kapaciteten til niveauet for 2018, og at behandlingen af implementerende retsakter skal foregå i en undersøgelsesprocedure i stedet for en rådgivningsprocedure. Det foreslås endelig, at passagerrettigheder bliver tilføjet som ét af de forhold, UK-luftfartselskaber skal overholde for at sikre lige konkurrencevilkår mellem EU27-luftfartsselskaber og UK-luftfartsselskaber.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Europa-Parlamentet har fremlagt et udkast til betænkning den 23. januar 2019.

I udkast til betænkning tilkendegives blandt andet, at Kommissionen med forordningsforslaget skal gives mandat til at forhandle en samlet luftfartsaftale



med UK, og at der skal gives mulighed for at selskaberne kan anvende deling af flykoder (code-share). Det foreslås også, at fastfrysning af kapaciteten til 2018-niveauet udgår af forslaget, men at Kommissionen i sin overvågning af, at UK giver EU-selskaber samme vilkår, skal kunne indføre et loft på kapaciteten mellem det enkelte land og UK.

I udkast til betænkning foreslås ligeledes en tilføjelse til forslaget, som under visse betingelser kan give UK-selskaber en midlertidig mulighed for fortsat at drive luftfart inden for EU, såfremt at det enkelte selskab er i gang med en proces om at omlægge sin ejerskabsstruktur til opfyldelse af EU-reglerne på området.

I udkast til betænkning fremgår det desuden, at passagerrettigheder skal indgå som et af de elementer Kommissionen skal overvåge i sin vurdering af, hvorvidt UK-luftfartsselskaber agerer på lige konkurrencevilkår, og at Kommissionen skal kunne gribe ind ved delegeret retsakter i stedet for gennemførelsesretsakter.

## **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at forslaget komplementerer den nævnte forordning 1008/2008 om det indre marked for luftfart, idet basale luftfartsforbindelser opretholdes til trods for, at forordningen ophører med at gælde for UK. Luftfartsforbindelserne sikres opretholdt for trafik mellem UK og alle punkter i EU på lige fod, hvilket vil forhindre forvriddinger på det indre marked. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at opretholdelse af luftfartsforbindelser skal sikres på unionsniveau, da de enkelte medlemslande ikke hver især kan opnå det samme resultat.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at der er behov for en fælles løsning i form af et midlertidigt regelsæt for markedsadgang for flytrafikken mellem EU27 og UK i den særlige situation over for UK i tilfælde af en "hård Brexit".

Da der er tale om en særlig situation over for UK, og da forslaget kun er af midlertidig karakter i tilfælde af en "hård Brexit", samt da et tilsvarende resultat vil være svært at opnå på niveau af medlemslandene, anser regeringen, at Kommissionens tilgang overholder nærhedsprincippet. Regeringen bemærker dog, at det må sikres, at kompetencen til forhandling af luftfartsaftaler med tredjelande ikke forskydes permanent.

## **6. Gældende dansk ret**

Så længe UK er medlem af EU, er flytrafikken mellem UK og de øvrige EU-lande, herunder Danmark, reguleret af forordning (EF) Nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet, der etablerer et indre marked for luftfart.



I tilfælde af UK's udtræden af EU uden en udtrædelsesaftale den 29. marts 2019 vil den nævnte forordning ikke længere være gældende for denne trafik, idet UK vil være et tredjeland i relation til EU27. For trafik mellem UK og Danmark vil luftfartsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, derefter være gældende.

Endvidere vil forordning (EF) Nr. 847/2004 af 29. april 2004 om forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem medlemslandene og tredjelande fortsat være gældende.

## 7. Konsekvenser

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

En vedtagelse af forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser i dansk ret.

### *Økonomiske konsekvenser*

En vedtagelse af forslaget vil sikre opretholdelse af basale luftfartsforbindelser mellem UK og EU27, herunder Danmark. Det vil have stor samfundsøkonomisk og erhvervsøkonomisk betydning, idet flytrafikken mellem Danmark og UK i disse år udgør ca. 11 pct. af den samlede udenrigsflytrafik til og fra Danmark.

En vedtagelse af forslaget **som fremsat af Kommissionen** vil desuden betyde, at antallet af flyfrekvenser mellem Danmark og UK begrænses til niveauet for 2018. Der vil derfor ikke være mulighed for vækst i flytrafikken i overgangsperioden, hvilket kan lægge en begrænsning på væksten i turisme, handel mv. i relation til UK.

## 8. Høring

Forslaget blev sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 19. december 2018 med frist for høringssvar den 7. januar 2019. Der er modtaget høringssvar fra Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SAS, Københavns Lufthavne A/S samt DI Transport og Brancheforeningen Dansk Luftfart.

### Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) har sendt følgende bemærkninger:

ES noterer, at der er tale om forordningsforslag, som skal sikre, at der fortsat kan foretages et vist minimum af transport mellem UK og EU fra den 29. marts 2019 i det tilfælde, at det ikke er muligt at opnå en udtrædelsesaftale mellem UK og EU, det såkaldte no deal scenarie.



Det noteres også, at der lægges op til, at de pågældende tilladelser til at udføre transport skal være midlertidige, ind til der kan findes en mere permanent løsning.

SAS har sendt følgende bemærkninger:

SAS takker for muligheden for at fremsætte bemærkninger til Kommissionens forslag til sikring af basale luftfartsrettigheder i det tilfælde, at UK træder ud af EU den 29. marts 2019 uden en aftale.

SAS værdsætter, at EU-kommissionen og medlemslandene tager initiativ til at sikre en fortsat afvikling af lufttrafikken mellem EU og UK ved et no-deal scenarie ved UKs udtræden af EU. SAS finder, at de af EU-Kommissionen fremsatte forslag i det store og hele imødekommer dette, idet der dog synes at være et antal praktiske forhold, der skal adresseres, lige som det for SAS er af største vigtighed at kunne fortsætte eksisterende wet-lease arrangementer i 12-måneders perioden.

Som bekendt opererer SAS en del af sit netværk i en længerevarende wetlease-aftale med britiske Flybe, som ved UKs udtræden vil blive tredjelandsoperatør. Dette synes ikke adresseret i forordningsforslaget om tillæg til EC No. 1008/2008, hvorfor den gældende bestemmelse i artikel 13 består. Herefter tillades wetlease med tredjelandsoperatører for en begrænset tidsperiode, og kun hvis der ikke er adgang til at wetlease inden for EU, og kun hvis dette sker for at imødegå operationelle vanskeligheder. Denne formulering synes ikke at give mulighed for en fortsættelse af SAS' eksisterende wetlease-arrangement.

For SAS er det afgørende, at alle direkte flyvninger mellem UK og EU kan opretholdes og afvikles som planlagt i 12-måneders perioden, uanset om disse måtte være i form af wetlease-kontrakter med britiske operatører, som overgår til at blive tredjelandsoperatører ved UKs udtræden af EU.

Desuden henviser SAS til et vedlagt notat udarbejdet af Airline Coordination Platform (ACP). Der henvises særligt til bemærkningerne vedrørende wetlease.

Af notatet fra ACP bemærkes, at sikring af basale luftfartsforbindelser er et godt tiltag i forbindelse med en beredskabsplan over for UK.

ACP bemærker, at forslaget skal sikre mulighed for direkte forbindelser mellem UK og EU<sup>27</sup> for en begrænset tidsperiode (12 måneder), eksklusiv intra-EU flyvninger og cabotage.

ACP opfordrer EU-medlemslandene og Europa-Kommissionen til en hurtig og effektiv tilgang til forslaget, som vil give luftfartsselskaberne mulighed for at planlægge deres trafikprogram for sommeren 2019.





ACP bemærker, at EU-selskaber som på nuværende tidspunkt er i besiddelse af en EU-licens til at drive luftfart bør blive givet tilladelse til fortsat at flyve direkte mellem EU og UK som planlagt for de kommende 12 måneder. ACP bemærker hertil, at luftfartsselskaberne bør gives mulighed for den fornødne operationelle fleksibilitet ved at tillade muligheden for wet-leasing og code-sharing, da disse er nødvendige for at sikre de eksisterende forbindelser.

ACP bemærker, at man bør sikre fair konkurrence mellem UK-selskaber og EU-selskaber, hvilket bør inkludere fælles regler for passagerrettigheder, hvilket på nuværende tidspunkt er udeladt af Europa-Kommissionens forslag.

Københavns Lufthavne A/S har sendt følgende bemærkninger:

Københavns Lufthavne A/S (CPH) takker for muligheden for at bidrage med et høringssvar.

CPH finder, at det er positivt, at der er truffet foranstaltninger for midlertidige aftaler, der grundlæggende betyder, at de nuværende regler forlænges midlertidigt 9-12 måneder, så der opnås tid til at få permanente aftaler på plads.

London er en af danskernes foretrukne destinationer, og UK er et af de største markeder for mange flyselskaber og for CPH. Derfor er det afgørende, at der ikke bliver store ændringer i de regler, der gælder for at flyve mellem Danmark og UK, som kan gøre det besværligt for flyselskaber eller passagerer, og vanskelige at levere på den nationale luftfartsstrategis ambitioner om vækst i international tilgængelighed.

Med de midlertidige aftaler er der taget et vigtigt skridt, men det er vigtigt, at der hurtigt etableres en permanent aftale mellem EU og UK om luftfarten. CPH ser den midlertidige aftale som udtryk for, at begge parter er enige i dette og har tillid til, at det vil blive løst - uanset om det bliver en deal eller no-deal Brexit.

CPH ønsker imidlertid at gøre opmærksom på et forhold i forslaget, som det er vigtigt at være opmærksom på.

Det fremgår af artikel 3(1)(c), at UK-flyselskaber får adgang til fortsat at operere ruter mellem lufthavne i UK og EU (de får *first-fourth freedom rights*) i perioden 1. april 2019 til 30. marts 2020 (reglerne udløber den 30. marts 2020 medmindre der forinden er indgået en aftale mellem UK og EU om trafikrettigheder). Denne begrænsede adgang forudsætter dog, at UK giver EU-flyselskaber en tilsvarende adgang.

Det fremgår imidlertid efterfølgende af artikel 3(2), at den totale kapacitet mellem UK og en medlemsstat ikke kan overstige "... *the total number of frequencies operated by those carriers on those routes during respectively the LATA*



*winter and summer seasons of the year of 2018.*" Dermed vil UK-flyselskaber ikke kunne starte nye ruter op til fx CPH eller øge frekvenserne på eksisterende ruter. Ligeledes, hvis UK indfører et tilsvarende loft i relation til EU-flyselskaber, så kan der ikke udvikles nye ruter og frekvenserne kan ikke øges, førend der måtte være indgået en aftale.

CPH har forståelse for, at formålet med ovennævnte begrænsning kan være, at det skal udgøre en motiverende faktor i forhold til at forhandle en aftale på plads. I CPHs optik vurderes der dog at være tilstrækkelig motivation for at finde en aftale, at UK- og EU-flyselskaber ikke med disse midlertidige regler får en række *øvrige freedom rights*. CPH opfordrer derfor til, at begrænsningen, på det totale antal af frekvenser i den midlertidige periode, ophæves.

DI Transport og Brancheforeningen Dansk Luftfart har sendt følgende bemærkninger:

DI Transport og Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) takker for muligheden for at fremsætte bemærkninger til Kommissionens forslag til forberedelse af et eventuelt no-deal scenarie ved UK's udtræden af EU.

DI og BDL bifalder EU-kommissionens initiativ. Det er af afgørende betydning, at der gøres det yderste for at sikre en fortsat afvikling af såvel lufttrafik som vejtransport mellem EU og UK ved et no-deal scenarie. De af EU-Kommissionen fremsatte forslag synes i det store og hele at adressere dette formål. Vi har dog enkelte bemærkninger, som vi vil appellere til tages i betragtning fra dansk side i de videre forhandlinger.

Til forslaget KOM (2018) 893 (*common rules ensuring air connectivity*) skal vi bemærke følgende:

Med forslaget lægger Kommissionen konstruktivt og pragmatisk op til at holde forbindelserne mellem EU og UK intakt frem til udgangen af marts 2020. Forhåbningen er, at denne interim-periode udnyttes til at indgå en permanent bilateral aftale mellem EU og UK. Der lægges heri an til, at antallet af forbindelser fastfryses på 2018-niveau (artikel 3.2). Vi anbefaler, at der arbejdes for at indbygge en mekanisme, der på gensidigt plan kan give mulighed for at fravige det fastfrosne niveau.

Som nævnt ovenfor lægger forslaget op til at fastholde "business as usual" i interim-perioden. På det grundlag skal endvidere anbefales, at der fra dansk side også lægges stor vægt på at fastholde visse forhold, der er af central betydning for danske luftfartsvirksomheder, men som ikke adresseres i forslaget. Det gælder især, at der er adgang til at fortsætte eksisterende wet-lease arrangementer, hvor EU-selskaber anvender UK-carriers som underleverandører (eller omvendt). Der bør endvidere være mulighed for at ansøge om en undtagelsesmæssig tilladelse på luftfragtsområdet til at kunne fortsætte et eksisterende



intra-UK cabotage-mønster. Vi tolker endelig forslaget således, at adgangen til forsat operation for Danmarks største operatør i chartermarkedet vil bortfalde efter 30. marts 2019. Denne potentielle konsekvens er naturligvis stærkt bekymrende, og DI Transport og BDL skal derfor appellere til, at der fra dansk side lægges stor vægt på at sikre, at virksomheden kan fortsætte sin operation i interimperioden.

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været behandlet i Rådets arbejdsgruppe om Brexit (Artikel 50-arbejdsgruppen). Forslaget er generelt blevet godt modtaget blandt medlemslandene. Medlemslandene er som udgangspunkt enige om, at der er behov for en form for EU27-løsning ift. at sikre, at der kan ske en vis fortsat flyvning til og fra UK.

Forslaget har dog også mødt væsentlig kritik på flere områder.

Hovedparten af medlemslandene er i udgangspunktet bekymrede for, at forslaget kan give mulighed for en permanent overdragelse af kompetencen til forhandlinger om trafikrettigheder med tredjelande fra medlemslandene til EU.

Enkelte lande har givet udtryk for, at man ikke nødvendigvis anser en retsakt i form af en forordning som den rette og nødvendige form. Overvejelser om at anvende bilaterale løsninger, evt. koordineret mellem EU27, er dog blevet afvist af formandskabet som værende klart imod den overordnede politiske linje om at vægte EU27-enighed og fælles tilgang.

Desuden har enkelte lande udtrykt bekymring over Kommissionens forslag til selskabernes ejerskab og ikke mindst over begrænsningen af kapaciteten til niveauet for 2018, som kan hæmme luftfartsbranchens muligheder i overgangsperioden.

Flere lande har udtrykt bekymring ift., at Kommissionen ikke mener, at det skal være tilladt for luftfartsselskaberne at anvende sædvanlige operationelle ordninger i form af fx leasing og deling af flykoder (code-sharing), der bl.a. indgår i markedsmæssigt samarbejde mellem EU27-selskaber, britiske selskaber og selskaber fra tredjelande som fx USA.

Formandskabet har under forhandlingerne fremlagt ændringsforslag, der skal imødekomme landenes bekymringer.

Der søges heri taget højde for kritikken om muligheden for forskydning af kompetencen fra medlemslandene til Unionen vedrørende luftfartsforhandlinger med tredjelande. Af ændringsforslagene fremgår det eksplicit, at Unionens kompetenceovertagelse er midlertidig, isoleret til den aktuelle forordning og



uden præjudicerende virkning. Det synes at være den generelle opfattelse blandt medlemslandene, at dette er et stort skridt i den rigtige retning.

Hvad angår trafikrettigheder foreslås en tilføjelse af UK-selskabers mulighed for at udføre trafik med fragt (all-cargo) mellem EU27-lande og tredjelande i en operation, der har forbindelse til/fra UK (dvs. såkaldt 5.-frihedstrafik).

Kravet om fastfrysning af kapaciteten på 2018-niveau foreslås helt fjernet.

Der foreslås i et vist omfang inkluderet tilladelse til samarbejde mellem flyselskaber om diverse marketing-ordninger, herunder code-sharing, og i et vist omfang også om leasing af fly.

UK-luftfartsselskaber skal overholde en række forhold for at sikre, at EU-luftfartsselskaber og UK-luftfartsselskaber konkurrerer på lige vilkår. Overholdelsen af konkurrencevilkårene skal løbende vurderes af Kommissionen. Overholdes disse ikke kan Kommissionen foretage indgreb i kapaciteten og kan gribe ind med økonomiske midler. Det foreslås desuden tilføjet, at Kommissionen her skal vurdere spørgsmål om passagerrettigheder, hvilket ikke indgår i det oprindelige forslag.

Endelig foreslås det, at behandling af implementerende retsakter skal foregå i en undersøgelsesprocedure og ikke som foreslået af Kommissionen i en rådgivningsprocedure.

## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen tager udgangspunkt i, at luftfartspolitik i EU er undergivet delt kompetence i medfør af Traktaten (TEUF) artikel 4.2.g. EU har hidtil ikke udøvet sin kompetence på området for trafikrettigheder (markedsadgang) for den civile flytrafik mellem EU og tredjelande, og medlemslandene har derfor i medfør af TEUF artikel 2.2. kunnet udøve deres kompetence til selvstændigt at forhandle om trafikrettigheder med tredjelande, dog under iagttagelse af bestemmelserne i rådsforordning 847/2004 om forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem medlemslandene og tredjelande. EU har desuden efter **konkret** forhandlingsmandat fra Rådet til Kommissionen indgået såkaldt samlede luftfartsaftaler med omkring 10 tredjelande eller grupper af tredjelande; medlemslandene **kan fortsat selv på visse betingelser forhandle og indgå bilaterale aftaler om luftfart med disse lande vedr. emner, som ikke omfattes af de samlede aftaler.**

Hvis bestemmelser om flytrafikken mellem EU27 og det kommende tredjeland UK gennemføres i en form, som foreslået af Kommissionen, dvs. hvor trafikrettighederne mellem UK og EU27 skal fastsættes af Kommissionen, må det vurderes, at der – uanset forordningens begrænsede levetid – er mulighed for, at EU-Domstolen vil finde, at kompetencen til at fastsætte trafikrettigheder mel-



lem EU og tredjelande dermed generelt er overdraget til EU. I givet fald vil medlemslandene permanent miste deres mulighed for selvstændigt at forhandle med tredjelande om trafikrettigheder, og eksempelvis vil trafik til og fra Danmark skulle reguleres af unionsinteresser fremfor af danske nationale interesser. Regeringen vil se dette som en uønsket udvikling.

Regeringen er dog enig med Kommissionen i, at der er behov for en fælles løsning af den særlige situation over for UK i tilfælde af en ”hård Brexit”, og regeringen støtter **i udgangspunktet** de foreslåede foranstaltninger vedrørende 1.–4. frihedsrettigheder for trafikken mellem EU og UK samt de foreslåede foranstaltninger vedrørende fastfrysning af den samlede kapacitet. Luftfartsbranchen har udtrykt bekymring over disse dele af forslaget, da det kan skabe begrænsede muligheder for branchen i overgangsperioden. Det er dog regeringens vurdering, at man, henset til den særlige situation omkring UK’s udtræden af Unionen, kan støtte de foreslåede foranstaltninger. **Forslaget om fastfrysning af kapaciteten er fjernet i formandskabets efterfølgende ændringsforslag.**

Løsningen **på den særlige situation** bør ikke indebære, at kompetencen til forhandlinger om trafikrettigheder med tredjelande *generelt* overgår fra medlemslandene til EU. Der bør fortsat være tale om, **at medlemslandene på visse betingelser kan forhandle og indgå bilaterale luftfartsaftaler med tredjelande**, og at Rådet skal give Kommissionen konkret mandat til at forhandle med relevante tredjelande **om samlede luftfartsaftaler** – eksempelvis med UK på et senere tidspunkt.

Henset til behovet for en fælles løsning af den særlige situation over for UK i tilfælde af en ”hård Brexit”, kan regeringen støtte en midlertidig overdragelse af kompetence til fastsættelse af trafikrettigheder fra medlemslandene til EU, under forudsætning af at forslaget indeholder utvetydige og juridisk vægtige forsikringer om, at denne midlertidige kompetenceoverdragelse ingenlunde danner præcedens i forhold til kompetencefordelingen mellem EU og medlemslandene for fastsættelse af trafikrettigheder generelt. **Regeringen kan støtte, at det nu eksplicit fremgår af formandskabets ændringsforslag, at kompetencefordelingen mellem EU og medlemslandene ikke forskubber sig på baggrund af denne forordning.**

Regeringen er uenig med Kommissionen i, at det ikke fortsat bør være muligt at tillade operationelle ordninger for luftfartsselskaberne i form af fx leasing og deling af flykoder (code-sharing) på ruter mellem UK og EU<sup>27</sup>. Kommissionen foreslår, at dette ikke skal være muligt for UK-luftfartsselskaber, hvilket forventes at medføre, at det heller ikke bliver muligt for EU<sup>27</sup>-luftfartsselskaber. Sådanne ordninger er af meget stor betydning for en række EU-luftfartsselskaber og for opretholdelsen af deres forbindelser, og i det mindste bør eksisterende ordninger kunne videreføres. **Regeringen er derfor tilfreds med, at det**



**nu fremgår af formandskabets ændringsforslag, at det vil være muligt at tillade operationelle ordninger.**

I det omfang der skal fastsættes bestemmelser for overvågning af konkurrencesituationen i UK, er det hensigtsmæssigt, at der inkluderes spørgsmål om kompensation og erstatning til passagerer i forbindelse med forsinkelser m.v. I tilfælde af en "hård Brexit" vil EU's forordning om passagerrettigheder ikke længere være gældende for britiske luftfartsselskabers flyvninger fra UK til EU27, herunder Danmark. Dette kan potentielt medføre forskelle mellem danske og britiske selskabers økonomiske forpligtelser og kan desuden risikere at stille danske forbrugere ringere end i dag. Dette forhold nævnes ikke direkte i Kommissionens forslag, hvilket efter regeringens opfattelse ikke er hensigtsmæssigt. **Det tilføjes imidlertid i formandskabets efterfølgende ændringsforslag.**

I det omfang der skal fastsættes bestemmelser for gennemførelsesretsakter, bør der ikke som foreslået af Kommissionen være tale om rådgivningsprocedurer, men om undersøgelsesprocedurer, idet medlemslandene bør have størst mulig indflydelse på bestemmelserne. **Denne ændring er tilføjet i formandskabets efterfølgende ændringsforslag.**

#### **11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Grund- og nærhedsnotat er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 22. januar 2019.



## 2. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Forordning om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i vejgodstransporten med henblik på Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen

KOM(2018) 895 endelig.

### Revideret notat

Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord eller sætninger er ændret, er disse markeret med fed skrift.

#### 1. Resumé

Europa-Kommissionen fremlagde den 19. december 2018 forslag til en forordning om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i vejgodstransporten, som skal anvendes i det tilfælde, at UK forlader EU den 29. marts 2019 uden en generel udtrædelsesaftale, dvs. i tilfælde af en såkaldt hård Brexit.

Reglerne om international godskørsel mellem EU-landene er reguleret i forordningen 1071/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. I tilfælde af en hård Brexit vil denne forordning ikke længere være gældende for UK, og **vognmænd fra UK vil derfor miste adgangen til at udføre vejgodstransport i EU, ligesom vognmænd fra EU27 vil miste adgangen til at udføre vejgodstransport mellem EU27 og UK.**

I så fald vil **vognmændene fra UK og EU27 kun have adgang til at udføre vejgodstransport gennem det multilaterale kvotesystem under CEMT**. Det er Kommissionens vurdering, at ECMT-kvoterne på ingen måde er tilstrækkelige til at sikre den nuværende transport mellem UK og EU27.

Formålet med forslaget er derfor at etablere en midlertidig ordning for vejgodstransport mellem EU27 og UK, der udløber senest den 31. december 2019. Forslaget skal sikre, at den nuværende internationale transport mellem EU27 landene og UK opretholdes. **Forslaget giver vognmænd fra UK ret til at udføre international transport mellem UK og EU27 landene. Det er en forudsætning, at UK etablerer et tilsvarende system for EU vognmænd, der giver dem ret til at udføre transport mellem UK og EU 27.**

Regeringen er som udgangspunkt positivt indstillet over for, at der i tilfælde af en hård Brexit, hvor der ikke indgås en generel aftale om UK's udtræden af EU, vedtages en midlertidig ordning, der sikrer, at den internationale bilaterale vejgodstransport mellem EU27 og UK vil kunne fortsætte.



*Regeringen ønsker en nærmere afklaring af kompetenceforholdet mellem Kommissionen og medlemslandene, idet regeringen er meget fokuseret på, at det skal sikres, at forslaget ikke medfører, at der sker forskydninger i kompetencen mellem medlemslandene og Kommissionen med hensyn til at forhandle aftaler med tredjelande.*

*Der er under behandlingen af forslaget udsendt ændringsforslag, der indeholder en række præciseringer for at imødekomme de bemærkninger og bemærkninger, der er fremkommet under drøftelserne af forslaget. Ændringsforslagene ændrer ikke ved det egentlige indhold af forslaget.*

## **2. Baggrund**

Europa-Kommissionen har ved KOM nr. 895 af 19. december 2018 fremlagt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i vejgodstransporten med henblik på Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen. Forslaget er fremsendt i dansk sprogversion den 9. januar 2019.

Forslaget er fremlagt med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, og vil blive behandlet efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF art. 294. Rådet træffer sin afgørelse til forslaget med kvalificeret flertal.

International vejgodstransport er indenfor EU reguleret i forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. Det følger af forordningen, at virksomheder, som overholder kravene om adgang til erhvervet via en fællesskabstilladelse, har ret til at udføre international vejgodstransport og cabotagekørsel inden for EU.

Kommissionen angiver som begrundelse for forslaget, at hvis UK forlader EU den 29. marts 2019 uden en generel udtrædelsesaftale, dvs. i tilfælde af en hård Brexit, vil UK blive et tredjeland. Det vil betyde, at fællesskabstilladelser udstedt af UK vil blive ugyldige, og at indehaveren af disse tilladelser derfor mister adgangen til det indre marked for godskørsel. Tilsvarende vil virksomheder med en fællesskabstilladelse udstedt i et EU-medlemsland miste adgangen til markedet i UK.

Det vil i Kommissionens optik medføre en række skadelige virkninger og alvorlige forstyrrelser, hvis der i tilfælde af en hård Brexit ikke vedtages en midlertidig ordning, som den i forslaget.

Kommissionen anfører, at i tilfælde af en hård Brexit vil vejgodstransport mellem EU27 og UK alene kunne gennemføres på baggrund af de såkaldte CEMT-tilladelser, der udstedes i det særlige multilaterale kvotesystem under CEMT (European Conference of Ministers of Transport). 43 lande deltager i CEMT,





herunder Danmark og UK. Da vejgodstransport er liberaliseret inden for EU, anvendes tilladelserne **i dag** til transport til **og** fra tredjelande.

Kommissionen anfører, at omfanget af vejgodstransport mellem UK og medlemslandene i 2017 udgjorde ca. 50 millioner tons, heraf ca. heraf ca. 30 millioner ton fra EU27 til UK og ca. 20 millioner ton fra UK til EU27. Det er Kommissionens vurdering, at der på ingen måde er et tilstrækkeligt antal CEMT-tilladelser til at sikre den nuværende transport mellem EU27 og UK.

### 3. Formål og indhold

Forslaget har til formål at sikre, at der etableres en midlertidig ordning for vejgodstransport, hvor virksomheder fra UK og EU27 sikres basale muligheder for at udføre bilateral vejgodstransport mellem UK og EU27. Kommissionen foreslår, at den midlertidige ordning skal udløbe senest den 31. december 2019.

De centrale betingelser for forslaget er, at de rettigheder, der tildeles virksomheder fra UK, skal være i overensstemmelse med EU-reglerne for vejgodstransport, og at UK tildeler tilsvarende rettigheder og faktiske muligheder til virksomheder fra EU27 til at udføre vejgodstransport til og fra UK.

Af forslaget fremgår det, at hvis Kommissionen finder, at dette ikke er tilfældet, **kan** Kommissionen gennem delegerede retsakter suspendere forordningen eller vedtage passende **kompenserende** foranstaltninger med henblik på at **genetablere** "balancen" mellem rettigheder og forpligtelser for vognmænd fra hhv. UK og EU27.

Tilsvarende indeholder forslaget bestemmelser om, at der skal sikres lige konkurrencemæssige forhold for vognmænd fra EU27 i forhold til dem, der gælder for vognmænd fra UK. Hvad angår dette, indeholder forslaget også bestemmelser om, at Kommissionen gennem delegerede retsakter vil kunne suspendere forordningen eller vedtage passende **kompenserende** foranstaltninger.

I forslaget er det angivet, at det er nødvendigt at sikre, at virksomheder fra EU27 ikke udsættes for hverken retlig eller faktisk forskelsbehandling i UK.

Forslaget fastsætter en mekanisme til at sikre lige konkurrencevilkår mellem virksomheder fra EU27 og virksomheder fra UK. Sikring af lige konkurrencevilkår kræver, at UK, også efter udtrædelsen, fortsætter med at anvende tilstrækkeligt høje og sammenlignelige standarder inden for vejgodstransport. Det gælder bl.a. til sikring af fair konkurrence, forbud mod uberettigede stats-tilskud, beskyttelse af arbejdstagerne og sikring af et højt niveau af færdselssikkerhed og uddannelse af chauffører.

Kommissionen får med forslaget til opgave at overvåge konkurrencevilkårene mellem virksomheder fra UK og EU27, og Kommissionen bemyndiges i forsla-



get til at træffe de foranstaltninger, ved hjælp af delegerede retsakter, der er nødvendige for at sikre, at konkurrencevilkårene til enhver tid er lige.

Side 18/32

Forslaget indeholder en bestemmelse om, at vognmænd fra UK efter udtrædelsen af EU fortsat skal være underlagt og følge en række EU-regler på det tekniske og sociale område. Det drejer sig om følgende:

- Europa-Parlamentets og Rådets **direktiv 2002/15/EF** af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.
- Europa-Parlamentets og Rådets **forordning (EF) nr. 561/2006** af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport.
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. **165/2014** af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport.
- Rådets direktiv **96/53/EF** af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet.
- Rådets direktiv **92/6/EØF** af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet.
- Rådets direktiv **91/671/EØF** af 16. december 1991 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons.
- Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv **96/71/EF** af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser

I henhold til forslaget skal Kommissionen konsultere nationale eksperter fra medlemslandene, inden den vedtager de ovenfor omtalte delegerede retsakter.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.



## 5. Nærhedsprincippet

Side 19/32

Kommissionen anfører i forslaget, at tiltag på EU-plan er absolut nødvendige, og at resultatet ikke kan opnås gennem tiltag på **nationalt plan**. Samtidig anfører Kommissionen, at artikel 1, stk. 2, i forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel indeholder kompetenceforbehold til fordel for EU, for så vidt angår relevante aftaler med tredjelande.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at der er behov for at sikre en basal konnektivitet mellem EU27 og UK. I tilfælde af en hård Brexit er regeringen enig med Kommissionen i, at der er behov for en fælles løsning i form af en midlertidig ordning, som sikrer, at der kan udføres bilateral international vejgodstransport mellem UK og EU27.

Da der ved en hård Brexit er tale om en særlig situation, og da forslaget etablerer en midlertidig ordning, der udløber senest 31. december 2019, er regeringen enig med Kommissionen i, at et tilsvarende resultat vil være svært at opnå på **nationalt plan**, hvorfor regeringen anser, at Kommissionens tilgang overholder nærhedsprincippet.

Regeringen bemærker dog, at regeringen ikke deler Kommissionens holdning om, at artikel 1, stk. 2, i forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel indeholder kompetenceforbehold til fordel for Unionen, for så vidt angår aftaler med tredjelande. **Det skal derfor** sikres, at forslaget ikke medfører, at der sker forskydninger i kompetencen mellem **EU og EU's** medlemslande.

## 6. Gældende dansk ret

Adgangen til at udføre vejgodstransport i EU er reguleret i forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel, som fastsætter reglerne for international vejgodstransport og cabotagekørsel. Reglerne om vognmandstilladelse er fastsat i forordningen 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet. Der er utover fastsat regler om vognmandstilladelser i Danmark i godskørselsloven.

Danmark er en del af det særlige multilaterale kvotesystem under CEMT (European Conference of Ministers of Transport). 43 lande deltager i CEMT, herunder Danmark og UK. Da vejgodstransport er liberaliseret inden for EU, anvendes tilladelserne til transport til **og** fra tredjelande.

Det kan i den forbindelse oplyses, at Danmark i dag har i alt 330 CEMT-tilladelser til rådighed pr. år. Færdselsstyrelsen udsteder ca. 25 tilladelser om året. UK har i alt 984 tilladelser til rådighed.



## 7. Konsekvenser

Side 20/32

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Det vurderes, at en hård Brexit og manglen på en ordning for vejgodstransport mellem EU27 og UK vil have betydelige negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for det indre marked og for transport af varer til og fra UK.

Forslaget vurderes derfor at have betydelige positive erhvervsøkonomiske konsekvenser sammenlignet med en situation, hvor det ikke lykkes at etablere den foreslåede ordning.

## 8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Boli den 19. december 2018 med frist den 7. januar 2019.

Der er indkommet høringssvar fra følgende interessenter.

### DTL – Danske Vognmænd har sendt følgende bemærkninger:

DTL hilser generelt forslagene velkomne, da det må erkendes, at der på nuværende tidspunkt fortsat er en reel risiko for, at UK forlader EU uden en aftale.

For at minimere effekterne af denne situation for DTL's medlemmer og den økonomiske aktivitet i de nordiske lande generelt, er det vigtigt at alle tiltag, der kan tages, bliver taget.

Til de enkelte artikler skal bemærkes følgende:

- Det er vigtigt, at UK operatører ikke får flere rettigheder end gældende i eksisterende EU lovgivning, også i tilfælde af at denne måde bliver ændret. Et eksempel er anvendelsen af vægt grænsen på 3.5 t, som kunne blive ændret i EU inden for relativ kort tid.
- Vedrørende art 3.3 har DTL den mere juridiske bemærkning, at vi ikke er overbevist om at EU har ene-kompetencen til at indgå aftale med UK om vejtransport og dermed heller ikke kompetencen til at kræve det fo-



reslåede forbud. På det mere praktiske niveau er vi nok mere pragmatiske, men er ikke nødvendigvis overbevist om, at EU kan indgå en EU-UK vejaf tale, der er bedre end summen af 27 bilaterale aftale. En EU aftale vil kunne indebære behov for en fordeling af rettigheder/tilladelser blandt EU-landene, og spørgsmålet er, om de nordiske lande står stærkere i den interne EU forhandling, end i en forhandling direkte med UK om rettigheder. Under alle omstændigheder bevæger vi os i et nyt område for EU-lovgivning, og DTL skal foreslå regeringen træder meget varsomt, før retten til forhandlinger med UK opgives.

- Art 4: skulle reglerne for kombineret transport ikke også være nævnt? Eller ved netop ikke at nævne dem, er kombineret transport mellem UK og EU ikke længere tilladt?
- Art 6.2: DTL anerkender, at der er behov for at kunne reagere hurtigt og effektivt, men finder alligevel, at Kommissionen får en usædvanlig stor magt til at afgøre – eller ikke – om der er ”less favourable conditions” og skal foreslå, at den danske regering arbejder for, at medlemsstaterne involveres ikke kun i ”delegated act” jvf art 8, men også i vurderingen af, om der er behov for ”delegated act”.
- DTL støtter overordnet, at teksten vedtages hurtigt, og at den gælder frem til udgangen af 2019.

#### ITD har sendt følgende bemærkninger:

ITD støtter overordnet forslaget om at indføre en nødplan på vejtransportområdet i tilfælde af et no deal-scenarie. ITD er enig i, at CEMT-tilladelser på nuværende tidspunkt ikke vil være tilstrækkeligt til at dække efterspørgslen, hvilket vil få betydning for varehandlen mellem EU/UK. Derudover må det forventes, at kendskabet til CEMT-reglerne og procedurerne herfor er forholdsvis begrænset i virksomheder, som i forvejen ikke er involveret i tredjelandstransport, hvorfor tid til oplæring må påregnes.

På denne baggrund og set i lyset af den korte periode, der er, inden UK træder ud af EU, er det ikke ønskeligt alene at kunne anvende CEMT-tilladelser ved transporter til og fra UK. Her virker Kommissionens forslag som et reelt (midlertidigt) alternativ i tilfælde af no deal, indtil en mere permanent løsning kan findes.

Det må dog understreges, at Kommissionens forslag alene bør betragtes som en nødplan, og at indgåelse af overgangsaftalen mellem EU og UK er at foretrække. Dette afhænger selvfølgelig af den politiske stemning i UK.

I forhold til de enkelte bestemmelser har ITD følgende bemærkninger.



*Art. 1:*

Side 22/32

ITD støtter omfanget samt tiltagets midlertidige karakter. I forhold til omfanget henvises dog til bemærkninger under art. 2.

*Art. 2:*

I definitionen af "*bilateral transport*" under stykke 2 fremgår det af ordlyden, at dette omfatter transporter mellem UK og EU (men ikke transit). Hvis samme ordlyd anvendes fra UK's side, vil der være en risiko for, at transporter mellem EU, eksempelvis Danmark - Irland, ikke vil være omfattet. En sådan transport bør være underlagt samme regler. Ligeledes kan der være risiko for, at transporter til/fra tredjelande ikke er omfattet, eksempelvis Norge-UK (såfremt EØS-landende ikke er omfattet af aftalen).

Derudover kan der stilles spørgsmål om den juridiske situation i forhold EØS-samarbejdet. Efter art. 2(2) omfatter reglerne transporter med start eller destination "*in the territory of the Union*". Efter art. 2(10) anses "*territory of the Union*" som værende "*Member States to which the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union apply and under the conditions laid down in those Treaties*". Omvendt anses en "*Union road haulage operator*" som værende en vognmand med en fællesskabstilladelse i overensstemmelse med art. 4 i forordning 1072/2009, hvilket også kan forstås som en EØS-vognmand med en fællesskabstilladelse, jf. EØS-aftalen.

ITD savner klarhed for anvendelsen af reglerne i forhold til EØS.

Derudover har ITD ikke yderligere bemærkninger til definitionerne i artikel 2.

*Art. 3:*

ITD støtter UK-transportørers adgang til markedet for international transport under forudsætning af, at denne adgang gengældes i UK.

I forhold til stykke 3 støtter ITD den fælles tilgang fra EU's side. ITD bemærker, at der på nuværende tidspunkt og med det nuværende retsgrundlag synes at være uenighed om, hvorvidt de enkelte medlemsstater kan indgå bilaterale aftaler med UK. En forskellig tilgang fra de enkelte medlemsstater kan skabe en forvriddning af markedet.

*Art. 4:*

ITD støtter, at transporterne skal ske under respekt af de nævnte europæiske regelsæt. For at smidiggøre transporterne mest muligt er det ønskeligt – i hvert fald i den midlertidige periode – at reglerne i UK er tilnærmelsesvis ens.



*Art. 5:*

Side 23/32

ITD støtter, at adgangen til markedet for UK-transportører afhænger af en tilsvarende adgang til markedet i UK, og at der kan indføres tiltag/suspendering, såfremt dette ikke er tilfældet.

*Art. 6:*

ITD støtter, at Kommissionen kan indføre tiltag/suspendere forordningen i tilfælde af unfair konkurrence eller diskrimination.

*Art. 7 og art. 8:*

ITD har ingen bemærkninger til bestemmelserne om samarbejde og delegation.

*Art. 9:*

ITD støtter, at forordningen træder i kraft ved UK's udtræden i tilfælde af, at der ikke indgås en overgangsftale.

ITD støtter ligeledes, at forordningen er af midlertidig karakter. Der vil der dog være risiko for, at man fra 1. januar 2020 på transportområdet står i en lignende usikker situation, da den fremtidige situation afhænger af, om parterne kan forhandle en aftale på plads inden 2020, og da antallet af CEMT-tilladelser i 2020 endnu ikke kendes. En mulighed for en midlertidig forlængelse bør derfor overvejes, såfremt der endnu ikke er fundet en mere permanent løsning fra 2020.

Danske Rederier har indsendt følgende bemærkninger:

Danske Rederier ser positivt på forordningens overordnede formål som fastsætter midlertidige foranstaltninger til regulering af godstransporten over land mellem EU og UK.

Danske Rederier ser ligeledes positivt på en overgangsperiode, hvis udtrædelsesaftalen mellem EU og UK ikke bliver vedtaget. Det er vigtigt, at sikre en fortsat friktionsløs transport af varer mellem UK og EU. I denne sammenhæng er Danske Rederier enig med Europa-Kommissionen i, at der er brug for yderligere initiativer, da friktionsløs vejtransport ikke i tilstrækkelig høj grad vil blive sikret gennem ECMT-tilladelserne.

Transportvirksomhedernes adgang mellem EU og UK er en vigtig forudsætning for fortsat godstransport og samhandel. Friktionsløs vejtransport er en vigtig forudsætning for Danske Rederier, da der forekommer en betydningsfuld aktivitet af ro-ro-fartøjer i Den Engelske Kanal. Passende rammevilkår for vej-



transporten er således en forudsætning for, at færgeoperatører vil være i stand til at udføre deres arbejde rettidigt og uproblematisk.

Side 24/32

#### DI Transport har indsendt følgende bemærkninger:

For så vidt angår EU-Kommissionens forslag til forordning om fælles regler, der sikrer grundlæggende vejgodstransport KOM (2018) 895 er DI Transport positivt indstillet til Kommissionen bestræbelser på at sikre en fortsat smidig afvikling af vej-godstransporten indtil en mere permanent aftale indgås.

DI Transport støtter, at forslaget lægger op til at sikre et midlertidigt regelsæt, der på lige konkurrencevilkår sikrer såvel virksomheder baseret i EU som UK-baserede virksomheder muligheden for fortsat at udføre transportopgaver.

DI Transport er enig med EU-Kommissionen i, at ECMT-systemet ikke for nuværende tilvejebringer en tilstrækkeligt ramme for afviklingen af godstransporten efter UK's udtræden af EU ved et no-deal scenarie.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

**Forslaget har været behandlet i Rådets arbejdsgruppe om Brexit (Artikel 50-arbejdsgruppen). Medlemslandene har generelt været positive overfor intentionen i forslaget om at sikre, at den internationale bilaterale vejgodstransport mellem EU27 og UK efter den 29. marts 2019 vil kunne fortsætte.**

Under drøftelserne har en række lande rejst spørgsmålet om sammenhængen mellem forslaget og reglerne under WTO, herunder særligt muligheden for, at andre lande vil kunne påberåbe sig "most favored nation" princippet. Europa-Kommissionen har dertil oplyst, at man ikke mener, at der er fare for, at dette kan ske. Kommissionen har anført, at forslaget er begrundet med hensyn til offentlig orden. Endvidere har Kommissionen tilkendegivet, at da der er tale om helt ekstraordinære omstændigheder, og da den foreslåede ordning er meget tidsbegrænset, bør ordningen ikke kunne falde ind under WTO's regler om "most favoured nation".

Ligeledes har en række medlemslande understreget, at man med vedtagelsen af denne retsakt ikke ønsker at ændre på kompetencen mellem Europa-Kommissionen og medlemslandene, ligesom man ikke mener at eventuelle kompenserende modforanstaltninger skal vedtages ved delegerede retsakter.

Endelig har nogle medlemslande udtrykt et ønske om, at også reglerne for den internationale bustransport mellem EU og UK medtages i forslaget. Kommissionen har som følge af de udtrykte ønsker påtaget sig opgaven om – i samarbejde med formandskabet – at overveje, hvordan det eventuelt kan gøres. Der





foreligger endnu ikke noget tekstforslag om en ordning for international bus-transport mellem UK og EU 27.

Side 25/32

### 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er positivt indstillet over for, at der i tilfælde af en hård Brexit, hvor der ikke indgås en generel aftale om UK's udtræden af EU, vedtages en midlertidig ordning, der sikrer, at den internationale bilaterale vejgodstransport mellem EU27 og UK vil kunne fortsætte.

Regeringen ønsker en nærmere afklaring af kompetenceforholdet mellem Kommissionen og medlemslandene. Regeringen er **i den forbindelse** fokuseret på, at det skal sikres, at forslaget ikke medfører, at der sker en forskydning i kompetencen mellem medlemslandene og Kommissionen.

Regeringen er skeptisk overfor, at eventuelle **kompenserende foranstaltninger overfor UK skal gennemføres ved delegerede retsakter. Regeringen er af den opfattelse**, at medlemslandene skal have afgørende indflydelse på karakteren og indholdet af eventuelle **foranstaltninger**.

Regeringen ønsker samtidig en nærmere klarhed over, hvordan de britiske udstedte transporttilladelser mere præcist vil adskille sig fra de hidtil anvendte fællesskabstilladelser.

Herudover ønsker regeringen, at det mere eksplicit kommer til at fremgå af forslaget, at **der er tale om en meget begrænset aftale, der sikrer basal konnektivitet, og at** aftalen kun vedrører bilateral international vejgodstransport, og at aftalen ikke vedrører cabotagekørsel, kombineret transport og såkaldt tredjelandskørsel (cross-trade operationer).

### 11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Grund- og nærhedsnotat er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 22. januar 2019.



### 3. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om visse aspekter af luftfartssikkerhed for at tage højde for Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen

KOM(2018) 894 endelig

#### Revideret notat

Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord eller sætninger er ændret, er disse markeret med fed skrift.

#### 1 Resumé

*Kommissionen fremlagde den 19. december 2018 forslag vedrørende forberedelse til en evt. "hård Brexit" ved UK's udtræden af EU på luftfartsområdet mht. visse områder indenfor flyvesikkerhed. Ved "hård Brexit" forstås det scenarium, hvor UK måtte udtræde af EU uden en godkendt udtrædelsesaftale.*

*Forslaget til forordningen udspringer af Kommissionens beredskabsplan, som blev lanceret den 13. november 2018. De tiltag, som gennemføres under beredskabsplanen, skal udelukkende afbøde de mest alvorlige konsekvenser i det tilfælde, at UK udtræder af EU uden en udtrædelsesaftale.*

*Forordningen vil i praksis indebære, at det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA, midlertidigt vil kunne forlænge bestemte eksisterende luftfartscertifikater i ni måneder fra datoen for UK's udtræden af EU.*

*Forslaget får ikke betydning for certifikater udstedt af danske myndigheder, og vurderes derfor ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.*

*Såfremt forslaget ikke vedtages kan det få alvorlige konsekvenser for den kommercielle lufttrafik i Danmark og resten af Europa, som i nogle tilfælde forventes helt at måtte indstilles.*

#### 2 Baggrund

Kommissionen har ved KOM nr. 894 af 19. december 2018 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om visse aspekter af luftfartssikkerhed med hensyn til UK's udtræden af Unionen. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100(2) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.



Kommissionen angiver som baggrund for forslaget, at UK ved dets udtræden af EU den 29. marts 2019 uden en udtrædelsesaftale bliver et tredjeland, og at dette får indvirkning på gyldigheden af britiske certifikater og tilladelser udstedt med hjemmel i forordning (EU) 2018/1139 samt gennemførelsesforordninger og delegerede retsakter udstedt med hjemmel i denne eller dennes forænger, forordning (EU) 216/2008.

Kommissionen lancerede d. 13. november 2018 en beredskabsplan for, hvordan Kommissionen vil håndtere UK's eventuelle udtræden af EU uden en udtrædelsesaftale. I beredskabsplanen gjorde Kommissionen det klart, at man ikke ville afbøde konsekvenserne af interessenters manglende foranstaltninger, eller forsinkelser i implementeringen heraf.

Inden for luftfartsikkerhed kan konsekvenserne ved UK's eventuelle udtræden af EU uden en udtrædelsesaftale undgås ved at 'ombytte' et britisk-udstedt certifikat eller tilladelse til et tilsvarende i et EU27-land inden udtrædelsesdatoen. Alternativt kan visse certifikater allerede nu udstedes af det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA, som tredjelandscertifikater med gyldighed fra udtrædelsesdatoen.

Ulig anden EU-produktlovgivning har gyldigheden af certifikater inden for luftfart ikke betydning for, om det pågældende produkt må sættes på markedet, men derimod for om det pågældende produkt må anvendes, f.eks. som reservedel på et luftfartøj i et EU27-land. Betydningen af dette er, at britisk-producerede produkter, der allerede er sat på markedet og indkøbt inden UK's udtræden af EU, ikke vil kunne anvendes, hvis certifikatet for det pågældende produkt ikke længere er gyldigt.

Der findes dermed tilfælde inden for luftfartssikkerhed, hvor det ikke er muligt fysisk at afbøde konsekvenserne af UK's udtræden for EU27-landene.

Kommissionen har derfor annonceret i sin beredskabsplan, at den vil foreslå tiltag, der skal sikre fortsat gyldighed af certifikater for bestemte produkter, dele, apparater og virksomheder inden for luftfart.

### **3 Formål og indhold**

Det overordnede formål med forslaget (i sammenhæng med KOM nr. 893 af 19. december 2018 om sikring af basale luftfartsforbindelser ved UK's udtræden af EU) er ifølge Kommissionen at undgå en fuldstændig afbrydelse af lufttrafikken mellem EU og UK i tilfælde af, at UK udtræder af EU uden en udtrædelsesaftale.

Såfremt UK træder ud af EU uden en udtrædelsesaftale, vil UK overtage ansvaret for visse aeronautiske produkter ('typecertifikater') og visse virksomheder (indenfor vedligehold og fremstilling) i dets egenskab af det land, hvor de på-



gældende produkter fremstilles og virksomheder opererer, jf. Chicagokonventionen (FN's konvention om international civil luftfart). Dette medfører, at UK skal opfylde en række krav i Chicagokonventionen. Dette ansvar opfyldes i dag af det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA, som opfylder kravene i Chicagokonventionen på vegne af EU's medlemslande, herunder UK i kraft af UK's EU-medlemskab.

For at minimere forstyrrelser i en overgangsperiode indtil EASA kan godkende britiske produkter og virksomheder i UK's egenskab af tredjeland, er der derfor behov for en proces, der kan sikre, at EASA har den nødvendige tid til at udarbejde de nødvendige certifikater i henhold til artikel 68 i forordning (EU) 2018/1139. Dette tidsrum skal være så kort som muligt og skal ikke være længere, end hvad der er tilstrækkeligt for at afbøde de værste konsekvenser af UK's udtræden af det europæiske luftfartssikkerhedssystem.

Forslagets indhold består af følgende:

1. En række certifikater udstedt af EASA til fysiske eller juridiske personer med vigtigste forretningssted i UK skal fortsat være gyldige i EU i ni måneder fra datoen for UK's udtræden af EU.
2. En række certifikater udstedt af de kompetente myndigheder i UK skal fortsat være gyldige i henhold til deres almindelige gyldighedsperiode.
3. Teknisk uddannelse i medfør af forordning (EU) 1178/2011, som er foretaget i UK inden udtrædelsesdatoen ved en træningsorganisation, som den kompetente myndighed i UK fører tilsyn med, skal fortsat anerkendes af de kompetente myndigheder i EU27-landene samt af EASA.

Der fastsættes derudover også en række regler og forpligtigelser, som har til hensigt at sikre, at nugældende regler, som understøtter forslaget indhold, og som ellers ville bortfalde ved UK's udtræden af EU, fortsat vil gælde.

Forordningen vil træde i kraft øjeblikkeligt, men vil generelt finde anvendelse fra udtrædelsesdatoen, såfremt UK udtræder fra EU uden en udtrædelsesaftale. Dog vil artikel 5 (beskrevet i pkt. 3 ovenfor) i så fald finde anvendelse fra ikrafttrædelsesdatoen. Hvis udtrædelsesaftalen ratificeres inden udtrædelsesdatoen, vil forordningen ikke finde anvendelse.

#### **4 Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.



Europa-Parlamentet vil forsøge at hastebehandle forslaget. Der forventes afstemning i Europa-Parlamentet 12. februar 2019, men dette er endnu usikkert.

Side 29/32

## 5 Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at da forslaget supplerer gældende EU-regler med bestemmelser, der letter disses anvendelse efter UK's udtræden af EU, kan formålet med forslaget kun opnås gennem en retsakt på unionsniveau.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt.

## 6 Gældende dansk ret

Forslaget omhandler forlængelse af gyldigheden for eksisterende certifikater og godkendelser. Disse håndteres i dag udelukkende af EASA ud fra EU-lovgivning, og der findes derfor ikke dansk lovgivning på området.

## 7 Konsekvenser

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

En vedtagelse af forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

### *Økonomiske konsekvenser*

Såfremt forslaget vedtages, vurderes det ikke at have væsentlige økonomiske konsekvenser.

Såfremt forslaget ikke vedtages er det muligt, at den kommercielle lufttrafik i Danmark og resten af Europa efter kort tid må reduceres betydeligt, og i nogle tilfælde helt indstilles. Mange af de komponenter, der anvendes i EU27-luftfartøjer produceres i UK, og hvis UK udtræder af EU uden en udtrædelsesaftale og uden vedtagelse af denne forordning, vil **godkendelsen af** britiskproducerede komponenter **være anset som ophørt** med umiddelbar virkning. Det kan derfor være forbundet med væsentlige konsekvenser for den danske luftfartsbranche, hvis forslaget ikke vedtages.

### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

## 8 Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 19. december 2018 med frist den 7. januar 2019.



Der er indkommet høringsvar fra følgende interessenter.

Side 30/32

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) anfører, at det er yderst vigtigt for både danske/EU-virksomheder såvel som UK tilsvarende virksomheder, at eksisterende certifikater og godkendelser videreføres efter 29. marts under de forhold, som findes i dag.

Flyvedligeholdelse, reparation og procedure med godkendelse af reservedele må fortsætte efter 29. marts, som det gælder nu.

Efter 29. marts må det sikres, at der ikke etableres unødvendige administrative forhindringer, så fly ikke kan repareres med UK reservedele og uddannelse ikke kan fortsættes i UK baserede og ejede træningssystemer, herunder især simulatorer.

SAS henviser til et notat udarbejdet af Airline Coordination Platform (ACP), som SAS er en del af. ACP fremhæver, at det fremsatte forslag er pragmatisk og møder behovet fra europæiske luftfartsselskaber og borgere, men at følgende dele af forslaget bør ændres:

- Varigheden af certifikater udstedt af EASA eller UK bør ikke begrænses i tid. Indtil de erstattes af en aftale mellem EU og/eller EASA og UK, har luftfartsselskaber, producenter og organisationer der udfører vedligeholdelse behov for juridisk klarhed.
- Henvisningen på forslagets side 2 til, at antallet af flydele med en EASA Form 1 udstedt af de kompetente myndigheder i UK er begrænset ("very limited number of certificates") bør udgå, da der i ACP's optik er tale om et højt antal certifikater.
- Henvisningen i forslaget til, at certifikater udstedt af EASA skal forblive gyldige i 9 måneder (artikel 3), mens certifikater udstedt af UK skal forblive gyldige ("shall remain valid" artikel 4) er ubegrundet og bør bringes i overensstemmelse.
- Forslagets artikel 6 stk. 2 er ikke tilstrækkeligt klart i formulering såvel som formål.
- Forslaget bør adressere gyldigheden af part 66-certifikater (certifikater udstedt til individer mhp. vedligeholdelse af luftfartøjer).

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) anfører, at de bifalder EU-kommissionens initiativ, og at det er af afgørende betydning, at der gøres det yderste for at sikre en fortsat afvikling af lufttrafik mellem EU og UK ved et no-deal scenarie.



Det af EU-Kommissionen fremsatte forslag synes i det store og hele at adressere dette formål. BDL foreslår, at det overvejes, hvor vidt den i artikel 3 angivne gyldighedsperiode på 9 måneder for de certifikater, der er anført i annexet, kan udstrækkes til de pågældende certifikaters nominelle udløb.

## **9 Generelle forventninger til andre landes holdninger**

De øvrige medlemslande udviser generelt opbakning til forslaget. Der pågår dog fortsat drøftelser mellem medlemslandene på arbejdsgruppeniveau om elementer i forslaget.

Siden Kommissionens forslag blev fremlagt i december 2018, har nogle få medlemslande udarbejdet skriftlige kommentarer til forslaget. Efterfølgende har formandskabet d. 22. januar fremlagt et kompromisforslag, som tager højde for en del af de kommentarer, der er blevet fremført. Disse er i langt overvejende grad af præciserende karakter. Der er dog sket en udvidelse i anerkendelsen af uddannelse i UK fra kun at dække teoretisk uddannelse til at dække al uddannelse med den begrænsning, at der endnu ikke må være udstedt et personcertifikat på baggrund af uddannelsen.

En række lande ønsker, at allerede udstedte personcertifikater for piloter, kabinepersonale og mekanikere medtages i forordningen for at lette byrderne for erhvervet og borgerne. Kommissionen henviser dog til, at medlemslandene tidligere har anmodet om, at 'preparedness-forslagene' kun skal indeholde det mest nødvendige for at afbøde konsekvenserne af et hårdt Brexit. Certifikatindehaverne kan selv anmode om at overføre disse certifikater til et EU27-land, idet der er gensidig anerkendelse af de britisk-udstedte personcertifikater indtil udtrædelsesdatoen.

Enkelte medlemslande har udtrykt bekymring for, at forlængelsen af gyldighedsperioderne er foreslået til kun at skulle vare ni måneder. Kommissionen har påpeget, at de ni måneder er standard, og bliver anvendt i andre domæner end luftfartsområdet. Det er også Kommissionens opfattelse, at ni måneder er tilstrækkeligt til at løse det aktuelle problem.

## **10 Regeringens generelle holdning**

Da den danske – og europæiske – luftfartsbranche er afhængig af komponenter og andre produkter produceret i UK, finder regeringen det væsentligt, at der findes en løsning, som sikrer, at der ikke opstår forstyrrelser i forsyningen af disse produkter. Regeringen er derfor generelt positiv indstillet overfor forslaget.

En sådan løsning skal så vidt muligt tage højde for det forhold, at UK er et tredjeland, som midlertidigt nyder visse rettigheder forbundet med EU-



medlemskab, således at der sikres en balance mellem UK's rettigheder og forpligtelser.

Side 32/32

Regeringen er generelt tilfreds forslaget, som det foreligger nu.

### **11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt udvalget.

Grund og nærhedsnotat er fremsendt den 22. januar 2019.