



## SAMLENOTAT

Dato 14. december 2020  
J. nr. 2016-3402

### Indhold

1. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler, der sikrer basale luftfartsforbindelser ved udløbet af den overgangsperiode, som er nævnt i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab ..... 2
2. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i gods- og passagertransport ad vej ved udløbet af den overgangsperiode, som er nævnt i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab ..... 9
3. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om visse aspekter af luftfartssikkerhed med hensyn til udløbet af overgangsperioden nævnt i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen ..... 15



# **1. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler, der sikrer basale luftfartsforbindelser ved udløbet af den overgangsperiode, som er nævnt i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab**

KOM(2020) 827 endelig

## **1. Resumé**

*Kommissionen fremsatte den 10. december 2020 et forslag, som skal sikre basale luftfartsforbindelser ved udløbet af den overgangsperiode i forbindelse med Storbritanniens udtræden af EU. Reglerne finder anvendelse i det tilfælde, at EU og Storbritannien ikke indgår en aftale om de fremtidige relationer inden overgangsperiodens udløb den 31. december 2020, dvs. i tilfælde af en "hård Brexit".*

*I den situation er der ifølge Kommissionen ikke et juridisk grundlag for beflyvning mellem Storbritannien og EU. Forslaget sigter derfor mod, at der kan opretholdes basale luftfartsforbindelser i en kortere overgangsperiode. Forslaget lægger op til, at EU skal tildele luftfartsselskaber fra Storbritannien rettigheder, der er begrænset til transport af passagerer og fragt mellem Storbritannien og EU. Det forudsættes, at Storbritannien som minimum tildele EU-luftfartsselskaber samme rettigheder, og at Storbritannien sikrer betingelser for fair konkurrence. Kommissionen skal overvåge udviklingen og kan gribe ind med gennemførelsesretsakter i en undersøgelsesprocedure, hvis den finder det nødvendigt.*

*Forslaget vurderes ikke at medføre lovgivningsmæssige konsekvenser i dansk ret, men det vil sikre opretholdelse af basale luftfartsforbindelser mellem Storbritannien og EU, herunder Danmark, og det vil dermed have væsentlig samfundsøkonomisk og erhvervsøkonomisk betydning.*

*Regeringen er enig med Kommissionen i, at der er behov for en fælles løsning i den særlige situation over for Storbritannien i tilfælde af et "hårdt Brexit". Regeringen er samtidig 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.*

*Kommissionen har udtrykt sig positivt over for muligheden eksplicit at angive i forordningen, at forordningen ikke vil medføre forskydning af kompetence.*



## 2. Baggrund

Side 3/22

Kommissionen har den 10. december 2020 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler, der sikrer basale luftfartsforbindelser ved udløbet af den overgangsperiode, som er nævnt i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab.

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 som led i en beredskabspakke, der skal anvendes i tilfælde af, at Storbritannien og EU ikke indgår en samlet aftale om de fremtidige relationer inden overgangsperiodens udløb den 31. december 2020, dvs. i tilfælde af en ”hård Brexit”.

Flytrafikken mellem Storbritannien og de øvrige EU-lande er under overgangsperioden 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.

Såfremt det ikke foreligger en aftale inden overgangsperiodens udløb, vil det ifølge Kommissionen ikke være muligt at flyve mellem Storbritannien og EU med de respektive luftfartsselskaber. Eftersom disse forbindelser i dag næsten udelukkende betjenes af luftfartsselskaber fra EU og Storbritannien, vil der blive tale om alvorlige forstyrrelser, hvilket vil være til skade for EU og de enkelte medlemslande.

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

## 3. Formål og indhold

Forordningsforslagets formål er ifølge Kommissionen, at der, i tilfælde af at EU og Storbritannien ikke indgår en aftale inden overgangsperiodens udløb, skal kunne opretholdes basale luftfartsforbindelser mellem Storbritannien og EU i en kortere overgangsperiode, indtil en luftfartsaftale mellem Storbritannien og EU måtte blive gældende, dog senest frem til 30. juni 2021. Forordningen må ikke foregribe forhandlingerne om indholdet af en evt. sådan fremtidig luftfartsaftale mellem Storbritannien og EU.



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

Side 4/22

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

Der tillades nogen operationel fleksibilitet i form af fx leasing og deling af flykoder (code-sharing).

Det forudsættes, at Storbritannien som minimum tildeler EU-luftfartsselskaber samme rettigheder, som luftfartsselskaber fra Storbritannien tildeles i medfør af forslaget. Kommissionen skal overvåge dette og kan gribe ind med gennemførelsesretsakter i en undersøgelsesprocedure, herunder i form af begrænsninger i kapaciteten, hvis den ikke finder, at der sker ligebehandling.

Det forudsættes ligeledes, at Storbritannien sikrer betingelser for fair konkurrence inden for konkurrencelovgivning, statsstøtte, beskyttelse af arbejdstagere, passagerrettigheder, 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 undersøgelsesprocedure, 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 Storbritannien om spørgsmål, der vedrører luftfart mellem Storbritannien og EU, ligesom medlemslandene ikke på anden måde må tildele luftfartsselskaber fra Storbritannien andre rettigheder end dem, der omfattes af forordningen.

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

#### **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

Kommissionen anfører, at forslaget komplementerer den nævnte forordning (EF) nr. 1008/2008 om det indre marked for luftfart, idet basale luftfartsforbindelser opretholdes til trods for, at forordningen ophører med at gælde for Storbritannien. Luftfartsforbindelserne sikres opretholdt for trafik mellem Storbritannien og alle punkter i EU på lige fod, hvilket vil forhindre forvriddninger 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 EU og Storbritannien i den særlige situation over for Storbritannien i tilfælde af et ”hårdt Brexit”.

Da der er tale om en særlig situation over for Storbritannien, og da forslaget kun er af midlertidig karakter i tilfælde af et ”hårdt 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 bør sikres, at kompetencen til forhandling af luftfartsaftaler med tredjelande ikke forskydes permanent.

## 6. Gældende dansk ret

Frem til og med 31. december 2020, er flytrafikken mellem Storbritannien 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, at Storbritannien må træde ud af EU uden en aftale vil luftfartsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 731 af 8. juni 2018 om ændring af lov om luftfart, 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*

Side 6/22

En vedtagelse af forslaget vil sikre opretholdelse af basale luftfartsforbindelser mellem Storbritannien og EU, herunder Danmark. Forordningen vil have betydelige positive samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet flytrafikken mellem Danmark og Storbritannien før udbruddet af COVID-19 udgjorde ca. 11 pct. af den samlede udenrigsflytrafik til og fra Danmark.

### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at have andre konsekvenser.

## **8. Høring**

Forslaget blev sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 10. december 2020 med frist for høringssvar den 14. december 2020.

Der er modtaget følgende høringssvar:

### Dansk Erhverv

Reguleringen foreslås ud fra et udgangspunkt om at have regler der sikrer at person- og godstransport kan fortsætte også, hvis der ikke indgås en aftale. Reglerne er ensidige fra EU's side, men er betinget af, at UK indfører lignende regulering. Hvis UK ikke gør det, vil Kommissionen have kompetence til at træffe de fornødne forholdsregler så der ikke sker konkurrenceforvridning til fordel for UK-vognmænd, fly og busser eller erhvervsliv i øvrigt.

Reguleringen er i sit indhold meget lignende den eksisterende overgangslovgivning som erhvervslivet allerede har indstillet sig på.

Dansk Erhverv er enig både i udgangspunktet om at handel og transport generes mindst muligt i forbindelse med Brexit og vi kan også tilsluttes os at der må være muligheder for at skride ind fra EU's side, hvis der sker konkurrenceforvridning.

Dansk Erhverv kan på den baggrund støtte Kommissionens forslag.

### Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

- ES er enig i, at der skal være flyforbindelser mellem EU og UK, og at det skal være på en proportionalitetsmæssig fair måde uden diskriminering.
- Det noteres, at intet EU land må indgå bilaterale luftfartsaftaler med UK.



- ES antager, at dette også omfatter bilaterale aftaler om ”carbotage flyvning, både scheduled og non-scheduled. Det kan måske blive verificeret?
- Artikel 3, stk. 4 forstår ES således, at et medlemsland kan lave en bilateral aftale med et UK ambulanceflyselskab. Der savnes aftale den modsatte vej, at UK kan lave en bilateral aftale med et medlemslands ambulanceflyselskab.
- Artikel 9 omfatter ansøgningsfrister. Det vurderes lige ved implementering af disse regler vanskeligt at overholde 30 dags reglen og samtidig kunne flyve i januar måned. Vil en form for dispensation eller ”granfather” ordning kunne bruges for januar?

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

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

Forslaget har dog også mødt kritik, idet hovedparten af medlemslandene i udgangspunktet er bekymrede for, at forslaget kan give mulighed for en permanent overdragelse af kompetence til forhandlinger om trafikrettigheder med tredjelande fra medlemslandene til EU.

Disse medlemslande har under forhandlingerne ytret et ønske om, at der i forordningsforslaget indsættes en artikel og betragtning, hvoraf det eksplicit fremgår, at Unionens kompetenceovertagelse er midlertidig, isoleret til den aktuelle forordning og uden præjudicerende virkning. Konkret har en lang række medlemslande henvist til de skriftlige forsikringer om kompetencefordeling, som blev vedtaget i den første beredskabsforordning på luftfartens område i forbindelse med håndteringen af et ’no deal’-scenarie i 2019 (Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 2019/502 af 25. marts 2019 om fælles regler, der sikrer basale luftfartsforbindelser i lyset af Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen).

### **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er enig med Kommissionen i, at der er behov for en fælles løsning i den særlige situation over for Storbritannien i tilfælde af et ”hårdt Brexit”, og regeringen støtter derfor de foreslåede foranstaltninger om at tildele Storbritannien 1.-4. frihedsrettigheder for trafikken mellem EU og Storbritannien.

Løsningen på den særlige situation bør dog 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 i fremtidige aftaler.

Side 8/22

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 (EF) nr. 847/2004 om forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem medlemslandene og tredjelande.

Hvis trafikrettighederne mellem Storbritannien og EU 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 mellem EU og tredjelande dermed generelt er overdraget til EU, og medlemslandene derfor permanent vil miste deres mulighed for selvstændigt at forhandle med tredjelande om trafikrettigheder.

Henset til behovet for en fælles løsning af den særlige situation over for Storbritannien i tilfælde af et ”hårdt Brexit”, kan regeringen støtte en midlertidig overdragelse af kompetence til fastsættelse af trafikrettigheder fra medlemslandene til EU. Det er dog væsentligt for regeringen, at forslaget indeholder utvetydige og juridisk vægtige forsikringer om, at denne midlertidige kompetenceoverdragelse på ingen måde danner præcedens i forhold til kompetencefordelingen mellem EU og medlemslandene for fastsættelse af trafikrettigheder generelt.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.





## **2. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i gods- og passagertransport ad vej ved udløbet af den overgangsperiode, som er nævnt i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab**

KOM(2020) 826 endelig.

### **1. Resumé**

*Kommissionen fremsatte den 10. december 2020 et forslag om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i gods- og passagertransport ad vej, som skal anvendes i det tilfælde, at der ikke indgås en aftale mellem Storbritannien og EU inden den 31. december 2020, hvor den nuværende overgangsperiode udløber.*

*Såfremt der ikke indgås en aftale inden udløbet af overgangsperioden, vil vognmænd fra Storbritannien miste adgangen til at udføre vejgodstransport og buskørsel i EU, ligesom vognmænd fra EU vil miste adgangen til at udføre vejgodstransport og buskørsel mellem EU og Storbritannien.*

*I så fald vil vognmændene fra Storbritannien og EU kun have adgang til at udføre vejgodstransport gennem det multilaterale kvotesystem under CEMT og buskørsel under Interbus-aftalen. Interbus-aftalen omfatter pt. alene lejlig-hedsvis kørsel og ikke rutekørsel, idet protokollen herom ikke er trådt i kraft endnu og ikke forventes at gøre det inden udløbet af overgangsperioden. Det er Kommissionens vurdering, at CEMT-kvoterne på ingen måde er tilstrækkelige til at sikre den nuværende transport mellem Storbritannien og EU.*

*Formålet med forslaget er derfor at etablere en midlertidig ordning for vejgodstransport og passagertransport i bus mellem EU og Storbritannien, som skal sikre, at den nuværende bilaterale internationale transport mellem EU landene og Storbritannien opretholdes. Forordningen vil senest udløbe den 30. juni 2021. Det er en forudsætning, at Storbritannien etablerer et tilsvarende system for EU vognmænd, der giver dem ret til at udføre transport mellem Storbritannien og EU.*

*Regeringen er som udgangspunkt positivt indstillet over for, at der i tilfælde af, at der ikke indgås en aftale inden overgangsperioden udløber, vedtages en midlertidig ordning, som sikrer, at den internationale bilaterale vejtransport mellem EU og Storbritannien vil kunne fortsætte.*



## 2. Baggrund

Side 10/22

Kommissionen har den 10. december 2020 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i gods- og passagertransport ad vej ved udløbet af den overgangsperiode, som er nævnt i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab.

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 (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. International buskørsel er indenfor EU reguleret i forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006.

Det følger af forordningerne, at virksomheder, som overholder kravene om adgang til erhvervet via en fællesskabstilladelse, har ret til at udføre international vejgodstransport eller buskørsel og cabotagekørsel inden for EU.

Kommissionen angiver som begrundelse for forslaget, at såfremt der ikke inden overgangsperiodens udløb den 31. december 2020 indgås en aftale mellem Storbritannien og EU, vil det betyde, at fællesskabstilladelser udstedt af Storbritannien vil blive ugyldige, og at indehaveren af disse tilladelser derfor mister adgangen til det indre marked for gods- og buskørsel. Tilsvarende vil virksomheder med en fællesskabstilladelse udstedt i et EU-medlemsland miste adgangen til markedet i Storbritannien.

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

Kommissionen anfører, at vejgodstransport mellem EU og Storbritannien uden en aftale eller den foreslåede midlertidige ordning, alene vil kunne gennemføres på baggrund af de såkaldte CEMT-tilladelser, der udstedes i det særlige multilaterale kvotesystem under CEMT (European Conference of Ministers of Transport), og at buskørsel alene vil kunne ske på baggrund af Interbus-aftalen.

43 lande deltager i CEMT, herunder Danmark og Storbritannien. Da vejgodstransport er liberaliseret inden for EU, anvendes tilladelserne i dag til transport til og fra tredjelande. Interbus-aftalen omfatter alene lejlighedsvis kørsel. Aftalparterne er EU, Albanien, Bosnien-Hercegovina, Nordmakedonien, Moldova,



Montenegro, Tyrkiet og Ukraine. Storbritannien tilslutter sig aftalen den 1. januar 2021. En protokol omfattende rutekørsel er udarbejdet men endnu ikke trådt i kraft.

Kommissionen anfører, at omfanget af vejgodstransport mellem Storbritannien og medlemslandene i 2019 udgjorde ca. 51 millioner tons, heraf ca. heraf ca. 29 millioner ton fra EU til Storbritannien og ca. 22 millioner ton fra Storbritannien til EU. Det er Kommissionens vurdering, at der på ingen måde er et tilstrækkeligt antal CEMT-tilladelser til at sikre den nuværende transport mellem EU og Storbritannien ligesom Interbus-aftalen ikke er tilstrækkelig i og med den alene gælder for lejlighedsvis kørsel og ikke også rutekørsel.

Det kan i den forbindelse oplyses, at Danmark har en basiskvote på 90 tilladelser, der for 2021 udmønter sig i 1.010 CEMT-tilladelser. Færdselsstyrelsen udsteder ca. 25 tilladelser om året. Storbritannien har i 2021 1.668 tilladelser til rådighed.

### **3. Formål og indhold**

Forslaget har til formål at sikre, at der etableres en midlertidig ordning for vejtransport, hvor virksomheder fra Storbritannien og EU sikres basale muligheder for at udføre international bilateral vejgodstransport og buskørsel mellem Storbritannien og EU. Det vil med forslaget derfor ikke være muligt at udføre cabotagekørsel i henholdsvis EU og Storbritannien – eller for virksomheder etableret i Storbritannien – kørsel mellem to EU medlemslande. Kommissionen foreslår, at den midlertidige ordning skal udløbe senest den 30. juni 2021.

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

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. Storbritannien og EU.

Forslaget fastsætter en mekanisme til at sikre lige konkurrencevilkår mellem virksomheder fra EU og virksomheder fra Storbritannien. Sikring af lige konkurrencevilkår kræver, at Storbritannien, 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 statstilskud, 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 Storbritannien og EU, og Kommissionen bemyndiges i forslaget til at træffe de foranstaltninger, ved hjælp af delegerede retsakter, der er nødvendige for at sikre, at konkurrencevilkårene til enhver tid er lige.

Forslaget indeholder en bestemmelse om, at vognmænd fra Storbritannien, så længe den midlertidige forordning er gældende fortsat skal være underlagt og følge en række EU-regler på det tekniske og sociale område.

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**

Kommissionen anfører i forslaget, at tiltag på EU-plan er absolut nødvendige, og at resultatet ikke kan opnås gennem tiltag på nationalt plan.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at der er behov for en fælles midlertidig løsning til at sikre en basal konnektivitet mellem EU og Storbritannien, i tilfælde af at der ikke opnås en aftale inden udløbet af overgangsperioden.

Da der er tale om en særlig situation, og da forslaget etablerer en midlertidig ordning, der udløber senest 30. juni 2020, 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 det bør sikres, at der ikke sker en kompetenceforskydning mellem EU og medlemslandene.

#### **6. Gældende dansk ret**

##### Vejgodstransport

Adgangen til at udføre vejgodstransport i EU er reguleret i forordning (EF) nr. 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 forordning (EF) nr.1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet. Der er derudover 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 Storbritannien. Da vejgodstransport er liberaliseret inden for EU, anvendes tilladelserne til transport til og fra tredjelande.

#### Passagertransport ad vej

Adgangen til at udføre buskørsel i EU er reguleret i forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, som fastsætter reglerne for international buskørsel og cabotagekørsel. Reglerne om bl.a. busvognmandstilladelse er fastsat i forordning (EF) nr. 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet. Der er derudover fastsat regler om vognmandstilladelser i Danmark i buskørselsloven.

Danmark er som en del af EU aftalepart i Interbus-aftalen, der dog alene vedrører lejlighedsvis buskørsel og endnu ikke omfatter rutekørsel.

### **7. Konsekvenser**

#### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser

#### *Økonomiske konsekvenser*

En vedtagelse af forslaget vil sikre opretholdelsen af transport af varer og personer ad vej mellem Storbritannien og EU, herunder Danmark. Forordningen vil derfor have betydelige positive samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser.

#### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at have andre konsekvenser.

### **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 10. december 2020 med frist for høringssvar den 14. december 2020.

Der er modtaget følgende høringssvar:

#### Dansk Erhverv

Reguleringen foreslås ud fra et udgangspunkt om at have regler der sikrer at person- og godstransport kan fortsætte også, hvis der ikke indgås en aftale. Reglerne er ensidige fra EU's side, men er betinget af, at UK indfører lignende



regulering. Hvis UK ikke gør det, vil Kommissionen have kompetence til at træffe de fornødne forholdsregler så der ikke sker konkurrenceforvridning til fordel for UK-vognmænd, fly og busser eller erhvervsliv i øvrigt.

Reguleringen er i sit indhold meget lignende den eksisterende overgangslovgivning som erhvervslivet allerede har indstillet sig på.

Dansk Erhverv er enig både i udgangspunktet om at handel og transport generes mindst muligt i forbindelse med Brexit og vi kan også tilsluttes os at der må være muligheder for at skride ind fra EU's side, hvis der sker konkurrenceforvridning.

Dansk Erhverv kan på den baggrund støtte Kommissionens forslag.

### ITD

ITD støtter overordnet forslaget om at indføre endnu en nødplan på vejtransportområdet i tilfælde af, at parterne ikke når at indgå en aftale inden overgangsperiodens udløb.

ITD medgiver, at det er usikkert, om det samlede antal CEMT-tilladelser på EU-plan kan dække efterspørgslen, hvilket vil få betydning for varehandlen mellem EU og UK. Derudover må det forventes, at kendskabet til CEMT-reglerne og procedurerne herfor er forholdsvis begrænset, hvorfor tid til oplæring må påregnes. Ligeledes er der sagsbehandlingstid på at få tilladelser udstedt, hvilket kan give udfordringer særligt i den første periode efter 1. januar 2021. Det bemærkes her, at man fra dansk side endnu ikke udsteder CEMT-tilladelser til kørsel i UK, da behovet herfor er usikkert, eftersom forhandlinger stadig er i gang.

På denne baggrund og set i lyset af den korte periode, der er til 1. januar 2021, synes Kommissionens forslag som et reelt (midlertidigt) alternativ, indtil en mere permanent løsning kan findes.

I forhold til de enkelte bestemmelser har ITD følgende bemærkninger.

#### Art. 1:

ITD støtter omfanget samt tiltagets midlertidige karakter.

#### Art. 2:

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, hvilket er interessant for danske transportør i forhold til det forventede regelsæt fra UK's side efter art. 7

Art. 3:

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

Art. 4:

ITD har ingen bemærkninger hertil.

Art. 5:

ITD støtter, at en fælles EU-tilgang tilstræbes. Såfremt dette ikke lader sig gøre, bør medlemsstaterne dog kunne afsøge alternative løsninger, så længe dette sker med respekt af fair konkurrence og det indre marked.

Art. 6:

ITD støtter, at adgangen for UK-transportører skal ske under iagttagelse af gældende EU-regler. ITD bemærker dog, at adgangen også bør ske under iagttagelse af ændringer i medfør af vejpakken, som allerede er trådt i kraft inden 1. januar 2021.

Art. 7

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

Art. 8:

ITD støtter, at Kommissionen skal overvåge den fair konkurrence, og at der kan indføres tiltag, såfremt den fair konkurrence ikke accepteres.

Art. 9:

ITD støtter, at forordning 1072/2009 også finder anvendelse i den medlemsstat, hvor der læses eller losses, således at begrænsningen i artikel 1, stk. 2 i forordning 1072/2009 i pågældende tilfælde ikke finder anvendelse.



Art. 10:

ITD har ingen bemærkninger til artikel 10.

Art. 11:

ITD har ingen bemærkninger til delegation.

Art. 12:

ITD kan støtte at forordningen ikke finder anvendelse, hvis der indgås en aftale mellem parterne. En sådan bør dog kommunikeres i rimelig tid, således at transportvirksomhederne har tid til at indrette sig herefter særligt, hvis aftalen indebærer væsentlige ændringer.

ITD kan endvidere støtte, at aftalen er af midlertidig karakter, men skal opfordre til at parterne har fokus på vigtigheden af, at få en permanent holdbar løsning på plads. I denne forbindelse skal ITD opfordre til, at holde relevante parter, herunder brancheforeninger, involveret i processen.

ITD har ingen bemærkninger til forslagene på luftfartsområdet.

I forhold til UK's geografiske placering, skal ITD dog opfordre til, at man fra EU's og UK's side er opmærksomme på at få alle transportformer til at flyde, herunder også særligt søtransporten samt baneforbindelsen via tunnelen. Dette både i forhold til at have det lovgivningsmæssige arbejde på plads (såsom COM(2020) 782 final, vedrørende tunnelen), men også i forhold til at mindske kø ved overgangene til og fra UK, som følge af told- og anden behandling af godset.

ITD tager forbehold for yderligere bemærkninger i forhold til, at UK's position til forslaget endnu ikke foreligger samt den korte svarfrist, der dog er forståelig i forhold til forslaget's hastende karakter. For at branchen kan forberede sig bedst muligt, er der brug for en hurtig afklaring i forhold til tilladelser.

ITD opfordrer myndighederne til at fortsætte informationsarbejdet på transportområdet såvel som på andre relevante områder. Uanset hvilken tilladelse der skal anvendes ved transporter til og fra EU, vil der være ændrede regler, som erhvervslivet, herunder transportbranchen, skal forholde sig til. ITD står gerne til rådighed i denne forbindelse.

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

Forslaget har været behandlet i Rådets arbejdsgruppe om Brexit. Medlemslandene har generelt været positive overfor intentionen i forslaget om at sikre, at





den internationale bilaterale vejtransport mellem EU og Storbritannien efter den 1. januar 2021 vil kunne fortsætte.

Side 17/22

Drøftelserne har hovedsageligt handlet om, hvorvidt det skal være muligt at udføre cabotage. Kommissionen har anført, at virksomhederne allerede nu bør være forberedt på en situation, hvor de ikke vil kunne udføre cabotage efter overgangsperiodens udløb, og der derfor ikke er behov for at give mulighed for dette i forslaget. Herudover anfører Kommissionen, støttet af Rådets Juridiske Tjeneste, at det vil være sværere at forsvare, at WTO's princip om Most Favored Nation ikke finder anvendelse, hvis cabotage inkluderes i anvendelsesområdet.

### **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er positivt indstillet over for, at der i tilfælde af, at overgangsperioden udløber uden en aftale, vedtages en midlertidig ordning, der sikrer, at den internationale bilaterale vejtransport mellem EU og Storbritannien vil kunne fortsætte.

Regeringen er i den forbindelse opmærksom på, at Storbritannien ikke bør gives flere rettigheder, herunder fx mulighed for at udføre cabotage, end højst nødvendigt.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



### **3. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om visse aspekter af luftfartssikkerhed med hensyn til udløbet af overgangsperioden nævnt i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen**

KOM(2020) 828 endelig

#### **1. Resumé**

*Kommissionen fremsatte den 10. december 2020 forslag vedrørende visse aspekter af luftfartssikkerhed ved udløbet af den overgangsperiode, i forbindelse med Storbritanniens udtræden af EU.*

*Formålet med forslaget er at lave en kontrolleret overgangsmekanisme som sikrer, at produkter eller designs, der inden udløbet af overgangsperioden, er blevet certificeret af EASA eller af en design organisation certificeret af EASA, fortsat kan anvendes i EU fly.*

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

*Såfremt forslaget ikke vedtages, vurderes det at kunne få betydelige konsekvenser for den kommercielle lufttrafik i Danmark og resten af Europa.*

#### **2. Baggrund**

Kommissionen har den 10. december 2020 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om visse aspekter af luftfartssikkerhed ved udløbet af overgangsperioden nævnt i aftalen om Storbritanniens 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 hvis der ikke opnås en aftale ved overgangsperiodens udløb, vil Storbritanniens udtræden af EU særligt påvirke gyldigheden af certifikater, som EASA har udstedt på vegne af Storbritannien eller af visse designorganisationer baseret i Storbritannien i medfør af forordning (EU) nr. 2018/1139 samt gennemførelsesforordninger og delegerede retsakter udstedt med hjemmel i denne eller dennes forgænger, forordning (EU) nr. 216/2008.

Indenfor luftfartssikkerhed har interessenterne i de fleste situationer kunnet afhjælpe effekterne af overgangsperiodens udløb på certifikater og godkendelser ved forskellige foranstaltninger. Det omfatter blandt andet at skifte til en luftfartsmyndighed i EU eller foretage en tidlig ansøgning inden overgangsperiodens udløb til det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA, der udsteder



tredjelandscertifikater. Dertil kommer, at artikel 41 i udtrædelsesaftalen giver mulighed for at dele og apparater, som er udstedt et gyldigt overensstemmelses certifikat efter EU's luftfartssikkerhedsregler, fortsat kan anvendes i EU efter udløbet af overgangsperioden forudsat, at de er sat på markedet i EU eller Storbritannien inden overgangsperioden udløb.

Der er imidlertid nogle situationer, hvor det ikke er muligt for fysiske eller juridiske personer at afbøde konsekvenserne i EU.

Kommissionen foreslår derfor tiltag, der skal sikre fortsat gyldighed af certifikater for bestemte aeronautiske produkter, dele, apparater og virksomheder.

### **3. Formål og indhold**

Det overordnede formål med forslaget er i sammenhæng med Kommissionens forslag af 10. december 2020 om sikring af basale luftfartsforbindelser ifølge Kommissionen at undgå en fuldstændig afbrydelse af lufttrafikken mellem EU og Storbritannien i tilfælde af, at der ikke er indgået en aftale mellem Storbritannien og EU inden overgangsperiodens udløb.

Formålet med forslaget er at lave en kontrolleret overgangsmekanisme som sikrer, at produkter eller designs, der inden udløbet af overgangsperioden, er blevet certificeret af EASA eller af en design organisation certificeret af EASA, fortsat kan anvendes i EU fly.

Ved overgangsperiodens udløb vil Storbritannien overtage ansvaret (som 'State of design') for visse aeronautiske produkter ('typecertifikater') og visse virksomheder ('organisation approvals') i dets egenskab af det land, hvor de pågældende produkter fremstilles og virksomheder opererer, jf. Chicagokonventionen (FN's konvention om international civil luftfart). Dette medfører, at Storbritannien skal opfylde en række krav i Chicagokonventionen. Dette ansvar opfyldes i dag af det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA på vegne af EU's medlemslande.

Derfor foreslås, at de designcertifikater, hvor Storbritannien vil overtage rollen som "State of Design", og hvor EASA ikke umiddelbart kan udstede tredjelandscertifikater, fortsat er gyldige. Det gælder dog kun for fly, der er registreret i EU.

Certifikater og virksomheder, der er omfattet, er fortsat underlagt EU lovgivning, herunder særlig EASA tilsyn.

Forordningen vil finde anvendelse fra dagen efter overgangsperiodens udløb, med mindre der indgås en aftale mellem EU og Storbritannien.



#### **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**

Kommissionen anfører, at da forslaget supplerer gældende EU-regler med bestemmelser, der letter disses anvendelse efter Storbritanniens 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 må reduceres betydeligt, og i nogle tilfælde helt indstilles. Mange designs for EU-luftfartøjer ligger hos Storbritannien virksomheder. 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 have andre konsekvenser.

#### **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 10. december 2020 med frist for høringssvar den 14. december 2020.



Der er modtaget følgende hørings svar:

Side 21/22

### Dansk Erhverv

Reguleringen foreslås ud fra et udgangspunkt om at have regler der sikrer at person- og godstransport kan fortsætte også, hvis der ikke indgås en aftale. Reglerne er ensidige fra EU's side, men er betinget af, at UK indfører lignende regulering. Hvis UK ikke gør det, vil Kommissionen have kompetence til at træffe de fornødne forholdsregler så der ikke sker konkurrenceforvridning til fordel for UK-vognmænd, fly og busser eller erhvervsliv i øvrigt.

Reguleringen er i sit indhold meget lignende den eksisterende overgangslovgivning som erhvervslivet allerede har indstillet sig på.

Dansk Erhverv er enig både i udgangspunktet om at handel og transport generes mindst muligt i forbindelse med Brexit og vi kan også tilsluttes os at der må være muligheder for at skride ind fra EU's side, hvis der sker konkurrenceforvridning.

Dansk Erhverv kan på den baggrund støtte Kommissionens forslag.

### Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

- Forslaget vurderes relevant, da det er meget vigtigt for EU operative-, maintenance-, produktions- og designelskaber fortsat at kunne bruge licenser m.m. for deres arbejder, som på nuværende tidspunkt er EU / EASA godkendte, men som overgår til UK godkendelse pr. 1. januar 2021.
- Det fremgår ikke umiddelbart, om det modsatte forhold skal være gældende for EU / EASA godkendelser i UK efter 1. januar 2021. Hvis det ikke fremgår af teksten, bør det indføres.

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

Forslaget har været behandlet i Rådets arbejdsgruppe om Brexit.

Ingen medlemslande havde bemærkninger og det vurderes derfor, at EU-medlemslandene støtter forslaget.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er positiv overfor forslaget, som det foreligger, og finder, at det adresserer et konkret problem, som det ikke har været muligt selv med rettidige foranstaltninger at afbøde.

Da den danske – og europæiske – luftfartsbranche er afhængig af det bagvedliggende design af fly og flydele, vil det få betydelige konsekvenser for EU fly og



virksomheder, hvis ikke gyldigheden af de eksisterende designcertifikater kan fortsætte. Regeringen finder det derfor væsentligt, at der findes en løsning, som sikrer, at der ikke opstår forstyrrelser i luftfartsmarkeret i EU.

Side 22/22

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt udvalget.