

## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Dato 04-07-2017  
J. nr. 2016-6234

### **Grund- og Nærhedsnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikring af konkurrencen indenfor lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets Forordning 868/2004**

KOM (2017) 289 final

Nyt notat

#### **1 Resumé**

*Europa-Kommissionen fremsatte den 8. juni 2017 et forslag til en ny forordning om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af forordning 868/2004 (KOM/2017) 289 final).*

*Formålet med forordningsforslaget er ifølge Europa-Kommissionen at sikre en effektiv og ligelig beskyttelse af EU-luftfartsselskaber baseret på ensartede kriterier og procedurer mod overtrædelse af gældende internationale forpligtelser og mod skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber forårsaget af praksisser, som påvirker konkurrencen, og som er indført af tredjelande eller enheder i tredjelande.*

*Med forslaget vil Europa-Kommissionen styrke EU-luftfartsselskabers mulighed for at kunne konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence.*

*Sammen med lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande er hensigten med forslaget, at kunne fastsætte nødvendige betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau og sikrer loyal konkurrence med tredjelandes luftfartsselskaber.*

*Forslaget angår udformningen af Europa-Kommissionens beføjelser til at foretage undersøgelse og om nødvendigt træffe foranstaltninger for effektivt at sikre et åbent og konkurrencedygtigt marked i tilfælde af, at transportforbindelserne og konkurrencen i Unionen udsættes for risici.*

*Regeringen støtter Europa-Kommissionens målsætning om at sikre en effektiv og ligelig beskyttelse for EU-luftfartsselskaber og sikre, at EU-luftfartssel-*



skaber kan konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence for derved bl.a. at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen.

Regeringen er dog ikke overbevist om den positive merværdi af det foreliggende forslag. Særligt forekommer det ikke klart, hvilke forhold, der reelt forbedres i forhold til dagens situation, hvis forslaget vedtages. Dette er således et centralt spørgsmål, som regeringen vil undersøge nærmere.

Det er desuden regeringens opfattelse, at skulle det blive nødvendigt at vedtage foranstaltninger i forhold til et tredjelandes selskab for at sikre lige konkurrenceforhold, forudsætter det, at sagen er fuldt oplyst, og at eventuelle foranstaltninger er proportionale.

Endelig er det regeringens opfattelse, at eventuelle foranstaltninger ikke må få alvorlige negative konsekvenser for tilgængeligheden til og fra Danmark, samt at medlemslandene bør have mest mulig indflydelse på beslutninger om iværksættelse af foranstaltninger.

Der skønnes ikke at være behov for dansk lovgivning som følge af en eventuel vedtagelse af dette forslag, og det er ikke muligt på forhånd at kvantificere de administrative konsekvenser.

## **2 Baggrund**

Europa-Kommissionen har den 8. juni 2017 (KOM (2017)289) fremsat forslag til en forordning om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004.

Forslaget er sendt til Rådet den 9. juni 2017 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

## **3 Formål og indhold**

### Formål

Formålet med forordningen er at sikre en effektiv og ligelig beskyttelse af EU-luftfartsselskaber baseret på ensartede kriterier og procedurer mod overtrædelse af gældende internationale forpligtelser og mod skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber forårsaget af praksisser, som påvirker konkurrencen, og som er indført af tredjelande eller enheder i tredjelande, jf. betragtning 23.



I betragtning 2 anføres, at EU- luftfartsselskaber bør kunne konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence blandt alle luftfartsselskaber, hvilket vil bidrage til at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen.

Det er ifølge Europa-Kommissionen hensigten med initiativet at sikre loyal konkurrence i luftfarten og dermed styrke denne sektors bidrag til opfyldelsen af Kommissionens prioriterede mål om at støtte jobskabelse og bæredygtig vækst. Videre anfører Europa-Kommissionen, at initiativet bidrager til at styrke EU's globale position, herunder det strategiske mål om udbygning af frihandlen, uden at der gives køb på europæiske standarder. Det er navnlig i overensstemmelse med Kommissionens fremgangsmåde ved forhandlingerne om lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande, idet det fremmer loyal konkurrence og høje beskyttelsesniveauer på det arbejdsmarkeds- og sociale område, jf. s. 4-5.

### Hensyn

Loyal konkurrence anerkendes navnlig af konventionen angående international civil luftfart (Chicagokonventionen), hvis præambel indeholder en anerkendelse af behovet for, at internationale lufttransportydelse skal bygge på "*lige vilkår*".

Chicagokonventionen angiver endvidere, at Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) bør have som målsætning at fremme udviklingen af internationale luftfartsydelse for derigennem at "*sikre, ... at enhver af de kontraherende stater får rimelig mulighed for at drive internationale luftruter*" og "*undgår forskelsbehandling de kontraherende stater imellem*", jf. betragtning 3.

Princippet om loyal konkurrence er veletableret i Unionen, hvor markedsforvridende praksisser er underlagt gældende EU-ret, som garanterer lige muligheder og loyale konkurrencevilkår for alle luftfartsselskaber, europæiske såvel som fra tredjelande, der beflyver Unionen, jf. betragtning 4.

Loyal konkurrence er dog endnu ikke blevet defineret ved hjælp af særlige multilaterale regler, hverken inden for rammerne af ICAO-aftaler eller Verdenshandelsorganisationens aftaler (WTO-aftaler), jf. betragtning 5.

EU's regler sikrer, at alle europæiske og ikke-europæiske luftfartsselskaber tildeles samme rettigheder og samme muligheder for adgang til lufttransportrelaterede tjenester. Det kan dog være tilfældet i visse tredjelande, hvor diskriminerende praksis og statsstøtte kan give anledning til illoyale konkurrencefordele for luftfartsselskaber fra disse tredjelande, jf. forslaget s. 2.



Kommissionen anfører samtidig, at EU-luftfartsselskaberne selv er ansvarlige for deres konkurrenceevne, og de må løbende tilpasse deres produkter og forretningsmodeller til de gældende markedsvilkår, idet det bemærkes, at konkurrencen, såvel inden for som uden for EU, bygger på åbenhed, gensidighed og rimelighed, og at den ikke forvrides af illoyale praksisser, jf. s. 2-3.

### Begrundelse for forslaget

Kommissionen begrundet forslaget med, at illoyale praksisser på længere sigt kan føre til en situation, hvor en virksomhed opnår en dominerende eller endog monopollignende stilling på luftfartsmarkedet, hvilket indebærer færre valgmuligheder, færre transportforbindelser og højere priser for EU-borgerne, jf. s. 4.

Loyal konkurrence blandt luftfartsselskaber bør fortrinsvis tages op inden for rammerne af lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande. Indsatsen bør derfor styrkes for at få inddraget klausuler om loyal konkurrence i eksisterende og fremtidige lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande, jf. betragtning 7.

Europa-Kommissionen mener, at forordning (EF) nr. 868/2004 har vist sig ikke at være tilstrækkeligt effektiv i forhold til at realisere den bagvedliggende målsætning om at fremme loyal konkurrence. Dette skyldes navnlig visse af reglerne i forordningen, som bl.a. vedrører definitionen af de pågældende praksisser, fraværet af en særlig intern EU-procedure vedrørende forpligtelser i lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse, hvori Unionen er part, med det formål at sikre loyal konkurrence, jf. betragtning 8.

Endelig er reglerne for at iværksætte en undersøgelse forholdsvist restriktive. Der er indført en egentlig klageadgang til Kommissionen for "Fællesskabets luftfartsindustri", der defineres som "*alle de EF-luftfartsselskaber, der leverer lignende luftfartsydelse, eller de af luftfartsselskaberne, hvis samlede andel udgør størstedelen af det samlede fællesskabsudbud af sådanne luftfartsydelse*". Hverken medlemsstaterne eller individuelle luftfartsselskaber indrømmes en selvstændig rolle som klager, jf. s. 3.

### Undersøgelse og iværksættelse af sagsforløb

Kommissionen anfører, at Unionen bør kunne gribe effektivt ind for at sikre et åbent og konkurrencedygtigt marked i tilfælde af, at transportforbindelserne og konkurrencen i Unionen udsættes for risici, jf. s. 3.

Videre bemærkes det, at en effektiv, forholdsmæssig og afskrækkende lovgivning er fortsat nødvendig med henblik på at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau og sikrer loyal konkurrence med tredjelandes luftfartsselskaber.



På den baggrund anføres det i betragtning 9, at Kommissionen bør gives beføjelse til at foretage en undersøgelse og om nødvendigt træffe foranstaltninger. Sådanne foranstaltninger bør kunne anvendes, enten når relevante forpligtelser overtrædes i en aftale, som Unionen er part i, eller når praksisser påvirker konkurrenceklausuler eller truer med at påføre EU-luftfartsselskaber skade.

Forslaget fastsætter, jf. artikel 3, at en undersøgelse skal kunne iværksættes

1. på Europa-Kommissionens eget initiativ,
2. efter afgivelse af klage fra medlemsstat eller
3. efter klage fra et eller flere EU-luftfartsselskaber.

Undersøgelsen iværksættes, hvis der findes umiddelbare beviser for, at:

- a) gældende internationale forpligtelser er overtrådt, eller
- b) alle følgende omstændigheder gør sig gældende:
  - i. En praksis, som påvirker konkurrencen, benyttes af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland
  - ii. Der er tale om en skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber
  - iii. Der er en årsagssammenhæng mellem den angivelige praksis og den angivelige skade eller trussel om skade

#### Overtrædelse af forpligtelser

Forslaget indeholder en nærmere beskrivelse af, hvad resultatet af en undersøgelse kan være, herunder at Europa-Kommissionen bistås af et rådgivende udvalg, hvis Europa-Kommissionen finder at der bør vedtages såkaldte afhjælpende foranstaltninger. Det fremgår af forslaget, at afhjælpende foranstaltninger ikke må gå videre end, hvad der er nødvendigt for at afhjælpe skaden eller truslen om skade, ligesom det fremgår at foranstaltningerne kan begrænses "til et nærmere bestemt geografisk område".

Foranstaltningerne skal i henhold til forslaget pålægges det eller de luftfartsselskaber, der drager fordel af den praksis, der påvirker konkurrencen. Foranstaltningerne kan enten bestå i finansielle forpligtelser eller "enhver foranstaltning med en tilsvarende eller lavere værdi". Endvidere gælder at foranstaltningerne ikke må pålægge EU eller en eller flere medlemsstater at overtræde indgåede luftfartsaftaler eller handelsaftaler.



Er gældende internationale forpligtelser overtrådt, vil eventuelle afhjælpende foranstaltninger skulle baseres på den retsakt, der indeholder sådanne forpligtelser, eller på folkeretlige regler og principper. For at opretholde disse retsakters integritet bør sådanne foranstaltninger kun vedtages efter afslutning af de procedurer, som er fastsat deri, jf. betragtning 16.

Afhjælpende foranstaltninger angående praksisser, der påvirker konkurrencen, tilsigter at udligne den skade, der er opstået eller truer med at opstå som følge af disse praksisser. De bør derfor tage form af finansielle forpligtelser eller andre foranstaltninger, som, idet de repræsenterer en kvantificerbar pengeydelse, er i stand til at skabe den samme virkning. Dette kan omfatte foranstaltninger i form af suspension af indrømmelser, af skyldige ydelser eller af tredjelandets luftfartsselskabs øvrige rettigheder, forudsat at dette ikke fører til en overtrædelse af en lufttransportaftale eller en aftale om luftfartsydelse, som er indgået med det berørte tredjeland. Af hensyn til overholdelsen af proportionalitetsprincippet bør alle former for foranstaltninger begrænses til, hvad der er nødvendigt for at udligne den påviste skade eller trussel om skade, jf. betragtning 19.

I Europa-Kommissionens konsekvensanalyse af forslaget anføres, at EU's luftfartsselskabers konkurrenceevne generelt er under pres.

Europa-Kommissionen angiver, at det skyldes

- Fremkomsten af meget konkurrencedygtige luftfartsselskaber i Asien og Mellemøsten, der blandt andet kan udnytte deres geografiske placering. I Mellemøsten og Asien etableres internationale hub's (knudepunkter), der forbinder destinationer i Europa og USA med destinationer i Asien og Oceanien. Hertil kommer etableringen af nye og store lufthavne i visse af de lande.
- Høje omkostninger i EU som følge af reguleringspåførte omkostninger i form af blandt andet udgifter til løn, sociale goder og ordninger, udgifter knyttet til arbejdsforholdene for de ansatte, forbrugerbeskyttelse og udgifter som følge af miljørelaterede bestemmelser.
- Europæiske luftfartsselskaber, der operer long haul-trafik, er hårdt presset af lavprisselskaberne på deres europæiske rutenetværk med deraf følgende konsekvenser for indtjeningsgrundlaget.

Endelig skal det nævnes, at det af konsekvensanalysen fremgår, at såvel Forordning 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne som Rådets direktiv 96/67 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne allerede indeholder bestemmelser, der gør det muligt at træffe imødegående foranstaltninger, hvis tredjelände



giver deres egne luftfartsselskaber en præferencebehandling sammenlignet med EU's selskaber.

Side 7/11

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

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

Sagen forventes at blive behandlet i Europa-Parlamentet i Transport- og Turismeudvalget (TRAN).

#### **5 Nærhedsprincippet**

Europa-Kommissionen anfører, at det valgte retsgrundlag, TEUF Artikel 100, stk. 2, åbner mulighed for at vedtage alle nødvendige bestemmelser for lufttransport.

Europa-Kommissionen anfører desuden, at foreneligheden med nærhedsprincippet blev anerkendt i 26. betragtning i forordning (EF) nr. 868/2004 for denne forordnings vedkommende, og konkluderer i forslaget betragtning 23, at Unionen kan vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union, da målet for forordningsforslaget, nemlig en effektiv og ligelig beskyttelse for alle EU-luftfartsselskaber baseret på ensartede kriterier og procedurer mod overtrædelse af gældende internationale forpligtelser og mod skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber forårsaget af praksisser, som påvirker konkurrencen, og som er indført af tredjelande eller enheder i tredjelande, ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men bedre kan nås på EU-plan.

Det nye element i forslaget, overtrædelse af gældende internationale forpligtelser, defineres i forslaget som aftaler, hvor EU er part, hvilket gør, at de retligheder og pligter, som er en følge af sådanne aftaler, ikke kan udøves særskilt af individuelle medlemsstater.

Europa-Kommissionen anfører, at de tilstræbte mål ikke kan opfyldes uden fælles foranstaltninger på EU niveau.

Regeringen er enig heri og vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt.

#### **6 Gældende dansk ret**

Området er i dag allerede reguleret på Unionsniveau, og der findes ikke danske retsregler på området.

#### **7 Konsekvenser**



### **7.1 Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Der skønnes ikke at være behov for dansk lovgivning som følge af en eventuel vedtagelse af dette forslag.

### **7.2 Økonomiske konsekvenser**

#### *7.2.1 Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser

#### *7.2.2 Samfundsøkonomiske konsekvenser*

På den ene side kan der henvises til Europa-Kommissionens begrundelse for forslaget om, at illoyale praksiser på længere sigt kan føre til en situation, hvor virksomheder opnår dominerende eller monopollignende stillinger på luftfartsmarkedet, hvilket indebærer færre valgmuligheder, færre transportforbindelser og højere priser for EU-borgerne. På den anden side, som anført af Europa-Kommissionen, kan vedtagelsen af afhjælpende foranstaltninger føre til gengældelsesforanstaltninger over for EU's erhvervsliv.

### **7.3 Erhvervsøkonomiske konsekvenser**

Det vurderes, at forslaget vil medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, herunder indgivelse af skriftlig klage til Kommissionen, jf. artikel 3, indhentning af oplysninger fra danske luftfartsselskaber, jf. artikel 4, og oplysning om fortrolige oplysninger, ikke-fortrolige sammendrag eller særskilte erklæringer, jf. artikel 6.

Idet det ikke er muligt på forhånd at estimere i hvor høj grad danske luftfartsselskaber vil benytte klagemuligheden i artikel 3, i hvilket omfang Kommissionen vil benytte artikel 4 eller hvor mange danske luftfartsselskaber, som vil være omfattet af artikel 6, er det ikke muligt at kvantificere de administrative konsekvenser nærmere.

Skulle forordningen medføre, at luftfartsselskaber fra tredjelande bliver pålagt foranstaltninger, der giver danske luftfartsselskaber bedre konkurrencemuligheder, vil det medføre positive økonomiske konsekvenser for danske luftfartsselskaber. Omvendt vil foranstaltninger, der pålægges luftfartsselskaber fra tredjelande, alt andet lige på kort sigt formentlig medføre højere billetpriser for så vidt angår tredjelands selskaber, hvilket vil give danske erhvervsvirksomheder højere transportomkostninger.

## **8 Høring**





Forslaget er i perioden mandag den 19. juni til og med mandag den 26. juni 2017 sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig.

Side 9/11

Følgende svar er modtaget:

#### Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport

”Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport er blevet anmodet om bemærkninger til ovennævnte forslag til sikring af konkurrencen inden for lufttransport, herunder ophævelse af gældende forordning 868/2004.

Det er vigtigt for europæisk og dermed dansk luftfart, at den internationale konkurrence finder sted på lige vilkår. Det er herunder centralt, at tredjelands-selskaber i konkurrencen med EU-selskaber på sidstnævntes hjemmebane, skal leve op til de krav, som EU stiller til EU-selskaber.

Vi kan i forlængelse heraf tilslutte os kommissionens vurdering af, at forordning 868/2004 har været uden effekt, hvorfor der er behov for et nyt og mere effektivt instrument. Vi anbefaler derfor, at Danmark i de videre forhandlinger støtter op om kommissionens forslag til etablering af en ny forordning, der som beskrevet i løsningsmulighed D, inddrager nye mekanismer i indsatsen. Forslaget tager inspiration fra handelshindringsforordningen, og sigter på at øge indsatsen på internationalt plan (ICAO, WTO), herunder gennem klausuler om loyal konkurrence i lufttransportaftaler med tredjelande. Hvad angår håndteringen af praksisser, der påvirker konkurrencen (forskelsbehandling og støtte), skal vi pege på muligheden for, at man i de videre forhandlingerne søger inspiration i statsstøttekapitlerne i EU's handelsaftaler.

Det fremgår dog af forslaget, at eksisterende lufttransportaftaler som regel ikke indeholder klausuler om loyal konkurrence og tilhørende mekanismer i forbindelse med overtrædelse og skade. Vi formoder således, at der med indførelse af de foreslåede instrumenter i en ny forordning, efterfølgende vil være påkrævet med genforhandling af gældende aftaler. Vi forudsætter i den forbindelse, at kommissionen gives mandat til disse forløb. Dog fremgår omfang, praktik og tidsforløb af disse genforhandlinger ikke af forslaget, hvilket bør klarlægges.

Det synes ikke præcist at fremgå af forslaget, hvilke typer af tredjelandflyvninger, forslaget omfatter. Vi forudsætter, at forslaget implicit også omfatter flyvninger under 5. frihedsrettigheder, hvilket naturligvis er centralt for europæiske selskaber.

Med baggrund i betragtning 19, beskriver artikel 13 ”afhjælpnde foranstaltninger” i tilfælde af skade eller trussel. Arten af afhjælpnde foranstaltninger i forhold til tredjelands luftfartsselskaber, der drager fordel af en given praksis, beskrives i stk. 2. Vi finder det uklart, om der med de beskrevne ”afhjælpninger” i praksis tænkes på såkaldte ”matching clauses”, der anvendes i forbindel-



se med statsstøtte på forsknings- og udviklingsområdet. I givet fald skal vi opfordre til, at anvendelsen af

”matching clauses” kun finder sted efter meget nøje overvejelser, fordi de grundlæggende lægger op til at støtte mødes med støtte, frem for at tilsikre, at konkurrence finder sted på markedets vilkår.

Vi står naturligvis til rådighed for den videre proces, herunder uddybning af ovennævnte bemærkninger.”

### Erhvervsflyvningens Sammenslutning

”Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring.

ES kan tilslutte sig den af Kommissionen i konsekventanalysen valgte løsning D "Forordning (EF) nr. 868/2004 erstattes af et nyt og mere effektivt EU-retsinstrument kombineret med en styrket international indsats på globalt plan og inddragelse af udvidede klausuler om loyal konkurrence i ASA (den foretrukne løsning)".

ES noterer sig, at der ikke forventes overordnede direkte virkninger for de små og mellemstore virksomheder (SMV), men gavnlige virkninger for EU-luftfartsselskabers konkurrenceevne. Det har sikkert sin årsag i, at forordningen omhandler "Air Carriers", altså større luftfartsselskaber.

Det kan imidlertid ikke udelukkes, at tilsvarende problemer findes for den ikke-rutemæssige luftfart, herunder charter og taxify. Denne anden form for kommerciel luftfart bør tilsvarende sikres loyal konkurrence.”

## **9 Forventninger til andre landes holdning**

Forslaget har alene været genstand for en kort drøftelse i Rådet.

I den drøftelse blev forslaget støttet af en håndfuld lande. En række andre lande gav udtryk for skepsis mod forslaget. Enkelte lande var kritiske over for forslaget, som man finder, har potentiale til at afskrække tredjelandsselskaber fra at beflyve EU-lufthavne og skade forbindelserne til EU – herunder særligt mindre velbetjente regioner.

Kritikken gik bl.a. på om forslaget går medlemsstaternes kompetence for nært – herunder i forhold til bilaterale aftaler og trafikrettigheder. Der var ligeledes bekymring for, hvordan forslaget vil blive modtaget internationalt samt risikoen for gengældelseshandlinger fra tredjelande. Visse lande frygtede for de afledte konsekvenser, forslaget potentielt kan have, for trafikforbindelserne til



EU. Endelig fremhævede flere, at der er visse bekymringer om proportionalitet og klarhed Kommissionens kompetencer og initiativet.

Side 11/11

## **10 Regeringens foreløbige holdning**

Regeringen ønsker at sikre danske virksomheder, herunder danske luftfartsselskaber, gode og lige internationale konkurrenceforhold.

Regeringen er enig i målsætningen om at sikre en effektiv og ligelig beskyttelse for EU-luftfartsselskaber og sikre, at EU-luftfartsselskaber kan konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence for derved bl.a. opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen.

Regeringen er dog ikke overbevist om den positive merværdi af det foreliggende forslag. Særligt forekommer det ikke klart, hvilke forhold, der reelt forbedres i forhold til dagens situation, hvis forslaget vedtages. Dette er således et centralt spørgsmål, som regeringen vil undersøge nærmere.

Det er desuden regeringens opfattelse, at skulle det bliver nødvendigt at vedtage foranstaltninger i forhold til et tredjelandsselskab for at sikre lige konkurrenceforhold, forudsætter det, at sagen er fuldt oplyst, og at eventuelle foranstaltninger er proportionale.

Endelig er det regeringens opfattelse, at eventuelle foranstaltninger ikke må få alvorlige negative konsekvenser for tilgængeligheden til og fra Danmark, samt at medlemslandene bør have mest mulig indflydelse på beslutninger om iværksættelse af foranstaltninger.

For så vidt angår konkurrenceforhold imellem EU luftfartsselskaber og luftfartsselskaber fra tredjelande er det i øvrigt regeringens generelle opfattelse, at dette bedst sikres gennem bilaterale luftfartsaftaler mellem EU og de pågældende tredjelande. I sådanne aftaler vil det være muligt nærmere at fastlægge regler, der sikrer fair og lige konkurrence mellem luftfartsselskaber fra EU og luftfartsselskaber fra de pågældende tredjelande.

## **11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.