



NOTAT

Grund- og nærhedsnotat

Dato 4. januar 2019  
J. nr. 2019-254  
459533

**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.

Nyt notat.

**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 rege-*



ringen 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 medlemsstaterne.

## **2. Baggrund**

Kommissionen har ved KOM nr. 893 af 19. december 2018 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om at 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 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 længere 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 luft-



fartsselskaber. 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, som er tildelt UK-luftfartsselskaberne til flyvninger mellem UK og hvert enkelt medlemsland fastfryses til samme antal flyvninger for 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 share).

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.

Side 4/13

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.

#### **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 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 på lige fod for trafik mellem UK og alle punkter i EU, hvilket vil forhindre forvridninger 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 særlige situation over for UK, og hvor forslaget kun er af midlertidig karakter i tilfælde af en "hård Brexit", samt at et tilsvarende resultat vil være svært at opnå på niveau af medlemsstaterne, anser regeringen Kommissionens tilgang som at overholde nærhedsprincippet. Regeringen bemærker dog, at det må sikres, at kompetencen til forhandling af luftfartsaftaler med tredjeland ikke overgår til en permanent kompetenceforskydning.

#### **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 medlemsstaterne 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 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, Thomas Cook Airlines Scandinavia, SAS, Københavns Lufthavne A/S og 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.

ES medlem Thomas Cook of Scandinavia A/S har tilskrevet ES, at man har en væsentlig kommentar til dette forslag, og bedt ES om at medsende den skriftlige kommentar i ES høringssvar.

Det vurderes, at forslaget er yderst vigtigt for Thomas Cook of Scandinavian A/S, og ES skal derfor indstille om, at det indgår i TRM grund- og nærhedsnotat, og at det også forelægges transportministeren, så han kan give forslaget politisk opbakning.

#### Thomas Cook Airlines Scandinavia har sendt følgende bemærkninger:

Et No Deal Brexit scenarie kan få alvorlige konsekvenser for Thomas Cook Airlines Scandinavia's flydrift samt danske arbejdspladser, hvorfor jeg tillader mig at fremkomme med en for selskabet væsentlig kommentar til ministeriets høringforslag.

Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S (TCAS) er et mindre flyselskab med hovedkontor i Københavns Lufthavn med i alt ca. 1.200 medarbejdere. TCAS flyver i alt ca. 2,5 millioner one way feriegæster fra og til Danmark, Sverige, Norge og Finland for vores søsterselskaber Spies, Ving og Tjæreborg.

Ultimativt er TCAS 100 % ejet af det britiske børsnoterede selskab, Thomas Cook Group Plc, hvorfor vi umiddelbart ved UK's udtræden af EU i et "No Deal scenarie" ikke længere vil kunne overholde EU-forordning 1008/2008, artikel 4, litra f, idet denne forordning fordrer, at et EU baseret flyselskab kun kan være i besiddelse af et Aircraft Operating Certificate (dvs. sin EU driftslicens) når "medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstaterne ejer mere end 50% af foretagendet, og det er underlagt deres effektive kontrol, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet er fastsat i en aftale med et tredjeland, som fællesskabet er part i".

TCAS har siden sommeren 2017 været i en meget konstruktiv dialog med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen omkring mulige løsningsmodeller for at løse dette problem. Denne dialog er intensiveret henover efteråret 2018, og kort før jul har vi sendt vores formelle ansøgning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om en ny ejerstruktur, som ikke kun vil være gældende for Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, men også TCAS' 3 øvrige søster flyselskaber med EU-licens,



tyske Condor, tyske Thomas Cook Aviation samt spanske Thomas Cook Airlines Balearics. Den nye ejerstruktur indbefatter delvist ejerskab via en Hollandsk Stichting (selvstændig juridisk enhed), således at EU27 ejerskab og effektiv kontrol bibeholdes indenfor EU.

Yderligere møder forventes afholdt med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen de kommende måneder. Vi har en rigtig god, konstruktiv og løsningsorienteret dialog om den nye struktur, som i øvrigt har modtaget en positiv tilkendegivelse fra den tyske tilsynsmyndighed for luftfart, LBA. I sagens natur er der endnu ikke kommet nogen konklusion.

Fortolkningen af EU-forordning 1008/2008, artikel 4, litra f er jo et højst kompliceret juridisk emne, som sandsynligvis kræver EU kommissionens fortolkning på et tidspunkt. Vi er bekendt med, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er i dialog med tilsynsmyndigheden for luftfart i såvel Tyskland (LBA) som Spanien (AESA) samt også EU kommissionens kontor med ansvar for Europæisk luftfart. Vi støtter denne dialog 100% og håber på en endelig godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på vores ansøgning om ny ejerstruktur.

Når det er sagt, er vi på den anden side meget bekymrede for hele den politiske usikkerhed, der hænger omkring UK's udtræden af EU samt hvilke konsekvenser, det kan få for Europæisk luftfart samt ikke mindst vores EU-licens til at drive luftfart efter d. 29. marts 2019. Manglende beslutninger og aftaler om fremtidens samhandel/interaktion på politisk plan samt fortolkningsspørgsmål omkring EU forordningerne kan jo få katastrofale følger for danske arbejdspladser, såfremt vi mister vores EU-licens til at drive luftfart ud af Danmark, som vi i øvrigt har gjort ufortrødent siden 60'erne og under ultimativt britisk ejerskab de sidste godt 20 år.

Vi beder derfor om en politisk håndsrækning til løsning af dette ejerskabs- og kontrol issue, såfremt processen med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ikke skulle få det forventede resultat. Dette så vi i det mindste får yderligere tid, f.eks. resten af 2019, til at implementere en ny struktur, som vi ligeledes forstår er en mulighed under den såkaldte Barebone Agreement fra EU's side.

Vi har desuden et samarbejde med et 4. søster flyselskab, Thomas Cook Airlines UK, som påvirkes af et evt. No Deal Brexit scenarie. Vi leaser bl.a. fly af hinanden (korte sub charter kontrakter og længere såkaldte Annex 6 leases) samt udveksler flyreservedele i såkaldte spare part pools. Ved UK's udtræden af EU vil vores engelske søsterselskab således blive betragtet som et 3rd party land, på linje med Tyrkiet og andre lande udenfor EU/EØS samarbejdet. Fortsat samarbejde umiddelbart efter 29. marts 2019 kræver således en række ansøgninger til bl.a. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som herefter skal revidere og godkende diverse aftaler, ref. ovenfor, i løbet af de kommende måneder for at kunne træde i kraft pr. 30. marts 2019. Noget, som vi må formode vil give Styrelsen en stor arbejdsbyrde for at kunne overholde gældende EU lovgivning



på luftfartsområdet, men som i praktikken ikke ændrer noget omkring sikkerhed og safety, da UK allerede i dag overholder samme minimumsregulering som EU27 og på udvalgte områder opererer under strengere sikkerheds- og safety krav end EU og EASA tilsiger. I denne forbindelse håber vi, at yderligere tid til overholdelse af gældende EU lovgivning, f.eks. resten af 2019, kan imødekommes.

Et konkret forslag til løsning af EU-forordning 1008/2008, artikel 4, litra f kan være følgende forslag til justering af Artikel 2 (3) i lovgivningsudkastet (ændring understreget):

3. *"Union air carrier" means an air carrier with a valid operating license granted by a competent licensing authority in accordance with Chapter I of Regulation (EC) No 1008/2008. "Union air carriers" also include EU 27 member state air carriers with a valid operating license issued in accordance with Chapter II of Regulation (EC) No 1008/2008 based on that the United Kingdom was considered a member state before withdrawal date; i.e. air carriers with a valid operating license issued by a EU27 member state on the terms that (i) the United Kingdom and/or nationals of the United Kingdom own more than 50% of the undertaking and (ii) effectively control it, whether directly or indirectly through one or more intermediate undertakings; (iii) has its principal place of business outside the United Kingdom;*

Det omtalte ændringsforslag vil bidrage til at sikre, at Thomas Cook Airlines Scandinavia kan opretholde driften efter UK's udtræden af EU. Det er vort håb, at Transportministeren kan give politisk opbakning til omtalte. Som nævnt kan denne forordning under de nugældende omstændigheder desværre indebære store konsekvenser for Thomas Cook Airlines Scandinavia og dansk luftfart, f.eks. i form af tab af danske arbejdspladser og skatteindtægter.

#### 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 tredjelandsoveratører 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 tredjelandsoveratører 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 EU27 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 konkurrencen 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 vanskeligere 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 forslag 2018/433 om fælles regler til sikring af "*basic air connectivity*", 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 trafikretigheder). 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 IATA 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 endnu ikke været behandlet, og andre medlemslandes konkrete holdninger kendes derfor ikke. Det vides dog, at hovedparten af lande i udgangspunktet er bekymret 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 valget af retsakt i form af en forordning, som den rette og nødvendige form.



Desuden har enkelte lande udtrykt bekymringer omkring Kommissionens forslag til selskabernes ejerskab og begrænsning af kapacitet til niveauet for 2018, som kan hæmme luftfartsbranchen muligheder i overgangsperioden.

Side 12/13

## **10. Regeringens foreløbige 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 forhandlingsmandat fra Rådet til Kommissionen indgået såkaldt samlede luftfartsaftaler med omkring 10 tredjelande eller grupper af tredjelande; medlemslandene kan ikke længere selv forhandle om luftfart med disse lande.

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 fastsætte 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. 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 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 om disse dele af forslaget, da det kan skabe begrænset 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.

Løsningen 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 Rådet skal give Kommissionen konkret mandat til at forhandle med relevante tredjelande – 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 mellem fra medlemslandene til overdraget til EU, under forudsætning af at forslaget indeholder utvetydige og juridisk vægtige forsikringer om, at denne midlertidige kompetenceoverdragelse ingeniunde danner præcedens i forhold til kompetencefordelingen mellem EU og medlemslandene for fastsættelse af trafikrettigheder generelt.

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 på ruter mellem UK og EU27. Kommissionen foreslår, at dette ikke skal være muligt for UK-luftfartsselskaber, hvilket forventes at medføre, at det heller ikke bliver muligt for EU27-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.

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.

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.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.