

## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Dato 14. januar 2019  
J. nr. 2018-6970

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

KOM(2018) 894 endelig

Nyt notat.

#### **1. Resumé**

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

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

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

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

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

#### **2. Baggrund**

Kommissionen har ved KOM nr. 894 af 19. december 2018 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om visse aspekter af luftfartssikkerhed med hensyn til UK's udtræden af Unionen. Forslaget er fremsat med



hjemmel i TEUF artikel 100(2) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

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

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

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

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

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

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

### **3. Formål og indhold**

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



Såfremt UK træder ud af EU uden en udtrædelsesaftale, vil UK overtage ansvaret for visse aeronautiske produkter ('typecertifikater') og visse virksomheder (indenfor vedligehold og fremstilling) i dets egenskab af det land, hvor de pågældende produkter fremstilles og virksomheder opererer, jf. Chicagokonventionen (FN's konvention om international civil luftfart). Dette medfører, at UK skal opfylde en række krav i Chicagokonventionen. Dette ansvar opfyldes i dag af det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA, som opfylder kravene i Chicagokonventionen på vegne af EU's medlemsstater, herunder UK i kraft af UK's EU-medlemskab.

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

Forslagets indhold består af følgende:

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

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

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

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

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



Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

Side 4/6

## **5. Nærhedsprincippet**

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

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt.

## **6. Gældende dansk ret**

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

## **7. Konsekvenser**

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

En vedtagelse af forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

### *Økonomiske konsekvenser*

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

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

### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

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

## **8. Høring**

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



Der er indkommet høringssvar fra følgende interessenter.

Side 5/6

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

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

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

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

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

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



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

Side 6/6

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

De øvrige medlemslande udviser generelt opbakning til forslaget.

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

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

En sådan løsning skal så vidt muligt tage højde for det forhold, at UK er et tredjeland, som midlertidigt nyder visse rettigheder forbundet med EU-medlemskab, således at der sikres en balance mellem UK's rettigheder og forpligtelser.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.