



## FOLKETINGET

### Europaudvalget

Referat af 12. europaudvalgsmøde

**Dato:** tirsdag den 15. december 2020

**Tidspunkt:** kl. 15.00

**Sted:** vær. 2-133

**Til stede:** Henrik Møller (S), næstformand, Jens Joel (S), Jens Rohde (RV), Anne Valentina Berthelsen (SF), Søren Søndergaard (EL), Kim Valentin (V), Ulla Tørnæs (V), Katarina Ammitzbøll (KF) og Peter Seier Christensen (NB).

**Desuden deltog:** Transportminister Benny Engelbrecht.

*Henrik Møller fungerede som formand under hele mødet.*

#### **Punkt 1. Brexit beredskabsforslag på transportområdet i forbindelse med overgangsperiodens udløb**

**Transportministeren:** Vi nærmer os meget snart overgangsperiodens udløb, og hvis EU og Storbritannien ikke har indgået en aftale inden da, vil det blive meget vanskeligt at udføre transport til og fra Storbritannien. De tre forslag er derfor fremsat for at sikre en vis basal konnektivitet mellem EU og Storbritannien i en midlertidig periode, ind til det forhåbentlig bliver muligt at få en aftale med Storbritannien om de fremtidige forhold på plads.

Da forslagene skal finde anvendelse i forlængelse af overgangsperiodens udløb den 31. december 2020, er forslagene blevet hastebehandlet i Rådet. Selv om Kommissionen først fremsatte forslagene i torsdags, vil Rådets formandskab anmode om mandat til at påbegynde trilogforhandlingerne med Europa-Parlamentet på et COREPER-møde allerede i morgen.

Det er derfor, at jeg er hastet over til jer, så jeg kan nå at forelægge forslagene, inden de sendes videre til forhandling med Europa-Parlamentet. Det er også derfor, at I først fik samlenotatet i går.

Forslagene er meget lig de forslag, som blev vedtaget i foråret 2019, da EU var bange for, at Storbritannien ville træde ud af EU uden en udtrædelsesaftale.

De tre forslag vedrører:

- sikring af basale luftfartsrettigheder,
- sikring af basal konnektivitet i vejtransporten og
- sikring af, at visse sikkerhedscertificeringer fortsat kan anvendes i EU fly.

**FO a) 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**

– Vedtagelse

KOM (2020) 0827

KOM (2020) 0827 – bilag 1 (samlenotat side 2)

**Transportministeren:** Forslaget om sikring af basale luftfartsforbindelser skal sikre, at der fortsat er mulighed for flyvninger mellem EU og Storbritannien. Hvis der ikke indgås en aftale inden overgangsperiodens udløb, betyder det, at luftfartsselskaber ikke har mulighed for at flyve til og fra Storbritannien uden begrænsninger.

Storbritannien er en meget stor luftfartsnation, og der er mange danskere, der rejser dertil som turister eller på forretningsrejse. Det er derfor også vigtigt, at flyforbindelser til en vis grad kan opretholdes. Ifølge Kommissionens umiddelbare beregninger udgjorde flytransport af passagerer mellem EU-27 og Storbritannien i 2019, altså før covid-19, omkring 24 pct. af alle flyrejsende inden for EU. For Danmarks vedkommende var det i 2019 omkring 11 pct. af alle udenrigsflyvninger, som gik til og fra Storbritannien.

Regeringen er derfor positiv over for Kommissionens forslag, så vi kan forsøge at afbøde nogle af de værste konsekvenser af Brexit. Forslaget er tidsbegrænset og udløber senest den 30. juni 2021. Der er lagt op til, at britiske luftfartsselskaber kun skal tildeles de mest grundlæggende rettigheder for fortsat at flyve med passagerer og gods mellem Storbritannien og EU. Ligeledes tillades der lidt operationel fleksibilitet i form af for eksempel leasing og deling af flykoder.

Der er et vist ønske om at opretholde størst mulig status quo i de direkte flyvninger mellem Storbritannien og EU. Men der vil være områder, hvor Storbritannien ikke er stillet lige så godt som før. Det vil eksempelvis ikke længere være muligt for britiske flyselskaber at foretage såkaldte tredjelandsflyvninger, f.eks. London – København – Tokyo, med mindre der er tale om nødvendige operationer, såsom transport af vacciner. Britiske flyselskaber vil heller ikke længere have mulighed for at betjene flyruter internt i EU-27.

Det må forventes, at det vil påvirke luftfartsaktiviteten i Storbritannien. Særligt de helt store lufthavne som London Heathrow, som er et transitpunkt for flytransport fra Europa og ud i verden. Men begrænsningerne vil umiddelbart kun påvirke dansk luftfart meget lidt, da britiske selskaber ikke varetager den type flyvninger i Danmark.

Det er et krav, at Storbritannien tildeler EU-luftfartsselskaber de samme rettigheder, som britiske selskaber vil blive tildelt af EU. Kommissionen vil overvåge, at Storbritannien overholder dette. Kommissionen vil desuden overvåge, om Storbritannien overholder principperne for fair konkurrence. Britiske luftfartsselskaber bør ikke kunne tilbyde en urimelig lav pris i forhold til EU-luftfartsselskaber, fordi de f.eks. ikke opfylder kravene om ordentlige arbejdsforhold for ansatte, miljøbeskyttelse eller passagerrettigheder.

Et element, som har særlig stor bevågenhed fra næsten alle medlemslande, herunder Danmark, er spørgsmålet om kompetence til at forhandle luftfartsaftaler med tredjelande. Bekymringen går på

en risiko for, at kompetence til at forhandle luftfartsaftaler med tredjelande permanent vil blive overdraget til Kommissionen. Medlemslandene og herunder Danmark har rejst denne bekymring under forhandlingerne i Rådet. Kommissionen har på den baggrund givet de nødvendige forsikringer om, at kompetencen kun overdrages midlertidigt. Dette var også tilfældet ved det tidligere forslag, som blev vedtaget i foråret 2019.

**FO** På den baggrund er regeringens forhandlingsoplæg:

Regeringen kan overordnet støtte forslaget intention om at finde en fælles løsning til at sikre basale luftfartsforbindelser mellem Storbritannien og EU i den særlige situation, hvor EU-retten ikke længere finder anvendelse i Storbritannien og uden en aftale.

Regeringen lægger vægt på, at bestemmelser om flytrafikken mellem EU og det kommende tredjeland Storbritannien gennemføres i en form, der ikke generelt tildeler EU kompetence til at fastsætte trafikrettigheder i forbindelse med luftfartsaftaler med tredjelande med deraf følgende risiko for, at kompetencen permanent overgår til EU.

**Kim Valentin:** Venstre finder det vigtigt, at vi klargør overgangsordninger, også selv om det bliver et hårdt Brexit, fordi vi selvfølgelig ikke kan have, at det hele går i stå – slet ikke på kort sigt og slet ikke, når man tænker på Danmarks interesser, som er så store i Storbritannien. Venstre støtter regeringens forhandlingsoplæg.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at stille et spørgsmål til ministeren: Hvad er planerne ved et hårdt Brexit? Jeg er klar over, at ministeren måske ikke har overblik over samtlige ministerier, men kan ministeren forklare, hvad er det for en plan B, man arbejder med for hans eget område i overordnede vendinger, hvis det skulle ende med et hårdt Brexit?

**Søren Søndergaard:** Som jeg læser samlenotatet og forstår situationen, er der faktisk ret mange lande, der har rejst kritik eller i hvert fald bekymring ved, at Kommissionen af bagvejen skulle få en permanent indflydelse på dette område, og at man dermed overdrog suveræniteten i forbindelse med forhandling af trafikrettigheder. Jeg forstår desuden, at Kommissionen selv er opmærksom på det og har sagt, at det ikke er meningen. Jeg forstår endelig, at det heller ikke er regeringens holdning, men at regeringen faktisk fastslår, at det er ikke må indebære – det hørte vi også i mandatet – at kompetence om trafikrettigheder overgår fra medlemslandene til EU. Så langt kan vi godt sige ja.

I mandatet lægger man vægt på, at det ikke sker. Jeg forstår ikke, hvorfor man ikke lægger afgørende vægt på, at det ikke sker. Det burde jo være fuldstændig logisk taget i betragtning, at landene er imod og Kommissionen siger, at det ikke skal bruges sådan. Jeg vil bede ministeren forklare, hvorfor man ikke kan lægge afgørende vægt på noget, som er så oplagt, og være sikker på, at det er i forhandlingsresultatet.

For alligevel er være ekstrem fleksibel vil jeg sige, at hvis ministeren nu har en ekstremt god begrundelse for, hvorfor man ikke vil lægge afgørende vægt på noget, man ellers finder helt afgørende, kan Enhedslisten leve med det, hvis regeringen i en skrivelse garanterer over for Folketinget, at forslaget ikke kommer til at betyde, at kompetencen til at forhandle luftfartsaftaler overgives til EU-Kommissionen permanent. Men en af de ting må vi få ud af det, for at vores fleksibilitet kan række helt til at støtte forhandlingsoplægget.

**Anne Valentina Berthelsen:** Socialistisk Folkeparti støtter regeringens forhandlingsoplæg.

**Alex Ahrendtsen:** Det giver god mening, at vi hjælper vores venner i Storbritannien i overgangsfasen efter udtrædelsen af EU, og umiddelbart kan Dansk Folkeparti støtte alle tre forhandlingsoplæg. Men vi bliver nødt til at forvise os om, at den midlertidige kompetenceoverdragelse faktisk er midlertidig, og jeg har lidt svært ved at se, hvordan regeringen vil sikre dette. Jeg har ikke kunnet læse det ud af samlenotatet og er heller ikke blevet klogere på det i ministerens tale. Om det er nok, at regeringen sender en skrivelse til Europaudvalget, som Søren Søndergaard foreslog, ved jeg ikke. Ministeren bliver nødt til at berolige os og fortælle, hvordan regeringen vil sikre, at kompetenceoverdragelsen er midlertidig, og måske samtidig fortælle, hvor længe den varer.

**Katarina Ammitzbøll:** Det er godt, at vi får sikret flyvningen mellem Danmark og Storbritannien samt at vi fra dansk og europæisk side kan holde fast i det tætte og nære samarbejde og de erhvervs-mæssige interesser, vi har med Storbritannien. Det Konservative Folkeparti støtter det første forhandlingsoplæg.

Engelske flyselskaber kan ikke længere operere på det europæiske kontinent, med mindre det er af kritisk karakter, som f.eks. transport af vacciner. Betyder det også, at lavprisselskaber som Ryan Air og Easy Jet nu heller ikke kan operere i Europa fra f.eks. Kastrup Lufthavn?

**Transportministeren:** På grund af den særlige forhandlingssituation holder Kommissionen kortene utrolig tæt ind til kroppen. På transportområdet er det de tre forslag, der ligger nu, som er hovedelementerne. På en række andre områder er der forskellige udeståender, hvor der vil være behov for alternative løsninger i tilfælde af, at der ikke falder en aftale på plads. Jeg kan næsten forestille mig, at jeg ikke er den eneste minister, der vil komme og bede om mandat, hvis der ikke opnås en aftale. Det håber jeg selvfølgelig, at der gør, for det vil være det bedst tænkelige for alle parter.

Søren Søndergaard og Alex Ahrendtsen spørger begge til kompetence på det særlige område for luftfartsaftalerne, hvor man fra Kommissionens side har fået en afgrænset og midlertidig overdragelse af kompetence til at forhandle luftfartsaftaler med tredjelande. Det er helt nødvendigt at understrege, at EU's øvrige medlemslande, ikke Storbritannien, har understreget, at man ikke ønsker at overdrage kompetence til Kommissionen. Derfor har Kommissionen afgivet en erklæring om, at de har hørt bekymringen, og givet de nødvendige forsikringer om, at kompetencen kun overdrages midlertidigt og ikke vil have betydning for fremtidige forhandlinger med tredjelande. Det er eksplicit skrevet i forslaget i en af artiklerne. Det er nok endnu bedre end en skriftlig erklæring fra regeringen. Det forestiller jeg mig, at Søren Søndergaard vil være enig i, uden at jeg skal drage konklusioner på Enhedslistens vegne. Det er på grund af denne erklæring, at vi har formuleret forhandlingsoplægget, som vi har.

Til Katarina Ammitzbøll: Ryan Air er lokaliseret i Irland og er dermed ikke omfattet. Easy Jet har ændret på nogle af sine organiseringer: hvor det tidligere har været et rent britisk selskab, har de nu etableret sig i en række europæiske medlemslande formodentlig med henblik på ikke at blive ramt af forslaget. Det er et meget godt eksempel på, hvad der sker, når tingene ikke er afklaret. Markedet har reageret på forhånd på det her.

**Søren Søndergaard:** Tak for en meget klart svar fra ministeren. Og netop fordi svaret er så klart, at Kommissionen har tilkendegivet, at den ikke ønsker at bruge dette til at tiltage sig kompetence,

som den ikke har i dag, er det derfor så uforståeligt, at ministeren ikke kan lægge afgørende vægt på, at det ikke sker.

Det er to mulige grunde: Enten er det, fordi man ikke vil bruge ordet, selv om "at lægge afgørende vægt på" jo er en del af vores ordforråd, og gør grin med udvalget. Ellers er det, fordi man åbner for, at det rent faktisk kan ske, at man formulerer et svagere mandat end det, Kommissionen lægger op til. Vi skal gøre det helt klart: Her behandler vi ikke Kommissionens udspil, men regeringens forhandlingsoplæg. Jeg kan ikke forstå ideen bag det, at regeringens mandat er svagere end det, som landene og Kommissionen er enige om skal ske.

Ministeren må gøre fuldstændig, som ministeren vil. Jeg synes bare, det ville være meget enkelt for regeringen at sige, at den lægger afgørende vægt på det, hvis den er sikker på, at det ikke kommer til at ske. Det andet åbner for en diskussion om, hvorfor man ikke vil lægge afgørende vægt på noget, som man helt klart erkender og siger og insisterer på aldrig skal komme til at ske. Så det er bare en opfordring til ministeren om at være strengt logisk med hensyn til sin egen fremlæggelse, som var god og korrekt.

**Jens Rohde:** Det har sin egen skønhed, når både Dansk Folkeparti og Enhedslisten beder om streng logisk argumentation, når nu absurditeterne og besværlighederne viser sig i forbindelse med et lands beslutning om at trække sig ud af EU. Man skal huske, at begge partier ønsker Danmark ud af EU, så god fornøjelse med det. Radikale Venstre støtter regeringens forhandlingsoplæg.

**Transportministeren:** Til Jens Rohde: På mange måder er det en absurd situation man står i, når man skal lave nogle af de her ekstraordinære tiltag. Alene det at vi sidder her den 15. december, for det er lige om lidt, at disse ting måske eller måske ikke skal træde i kraft, hvis ikke der kommer en afklaring. Vi befinder os i et limbo, som bringer danske virksomheder og både britiske og danske statsborgere i en usikker situation.

Til Søren Søndergaard: Ud over en klar tilkendegivelse og forsikring fra Kommissionen foreligger der en klar forsikring fra Rådets Juridiske Tjeneste om det her. Derfor føler jeg mig på ret sikker grund. Man kan sige med al mulig respekt for udvalget, at det afgørende vel så må være, at der ikke er udsigt til en afgivning af kompetence bortset fra i dette enkeltstående tilfælde. Man kan altid diskutere, hvornår man skal kæmpe kampe. I denne sammenhæng er alle EU's medlemslande enige om, at det vil ikke være noget, der skal gives kompetence til.

**Søren Søndergaard:** Enhedslisten kan ikke støtte regeringens forhandlingsoplæg.

**Den fungerende formand** konkluderede, at der ikke var flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Enhedslisten havde ytret sig imod det.

**FO b) 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**

– Vedtagelse

KOM (2020) 0826

KOM (2020) 0826 – bilag 1 (samlenotat side 9)

**Transportministeren:** Formålet med dette forslag er på samme måde som i luftfartsforslaget at sikre, at der kan opretholdes et vist minimum af kørsel mellem Storbritannien og EU i tilfælde af, at der ikke indgås en aftale mellem Storbritannien og EU, inden udløbet af overgangsperioden. Forslaget vedrører alene de transportmæssige udfordringer ved, at der ikke er indgået en aftale mellem Storbritannien og EU og ikke f.eks. de toldmæssige udfordringer.

Forslaget er tidsbegrænset og udløber senest den 30. juni 2021. Hvis forslaget ikke bliver vedtaget, vil mulighederne for at køre en dansk lastbil til og fra Storbritannien alene skulle baseres på de såkaldte CEMT-tilladelser, ligesom buskørsel skal ske på baggrund af Interbus-aftalen. CEMT-tilladelserne er et tilladelsessystem under International Transport Forum. Tilladelserne kan bruges til at sikre transport mellem de 43 lande, som deltager i ordningen. Både Danmark og Storbritannien er medlemmer. Interbus-aftalen er en aftale mellem EU, Albanien, Andorra, Bosnien-Hercegovina, Moldova, Montenegro, Nordmakedonien, Tyrkiet og Ukraine. Storbritannien tilslutter sig aftalen den 1. januar 2021. Aftalen omfatter alene lejlighedsvis kørsel og ikke rutekørsel, som derfor uden dette forslag ikke vil kunne foretages efter udløbet af overgangsperioden den 31. december 2020.

Kommissionen angiver meget tydeligt, at CEMT-tilladelsessystemet ikke er tilstrækkeligt til at sikre vejgodstransport mellem Storbritannien og EU. I 2019 blev der transporteret 51 millioner ton gods ad landevej mellem Storbritannien og EU. Kommissionen har derfor foreslået, at Storbritannien skal tildeles rettigheder til at udføre bilateral vejtransport mellem Storbritannien og EU og vice versa. Grundforudsætningen for at tildele rettighederne er, at Storbritannien giver vognmænd fra EU de samme rettigheder. Kommissionen vil overvåge, at Storbritannien overholder dette. Hvis Kommissionen vurderer, at det ikke er tilfældet, kan Kommissionen vedtage passende kompenserende foranstaltninger eller helt suspendere forordningen. Formålet med foranstaltningerne er at sikre en balance mellem rettigheder og forpligtelser for vognmænd fra henholdsvis Storbritannien og EU.

Kommissionen vil også overvåge, om Storbritannien overholder principperne for fair konkurrence og EU-reglerne på det sociale og tekniske område. Det drejer sig bl.a. om reglerne for køre- og hviletid, regler om vægt og dimensioner på køretøjer og reglerne for udstationering af arbejdstagere. Her har Kommissionen også mulighed for at suspendere forordningen eller vedtage passende kompenserende foranstaltninger, hvis det konstateres, at reglerne ikke bliver overholdt.

Kommissionens oprindelige forslag gav ikke mulighed for at udføre cabotagekørsel, men i forbindelse med forhandlingerne er der blevet introduceret en mulighed for at åbne op for en mindre adgang til at udføre cabotage, som løbende bliver udfaset i forordningens levetid. Det er især begrundet i hensynet til at undgå kaos ved grænserne og muligheden for at fragte medicin m.v. i forbindelse med pandemien.

**FO** På den baggrund er regeringens forhandlingsoplæg:

Regeringen støtter intentionen om at finde en midlertidig løsning, der sikrer den basale vejtransport mellem Storbritannien og EU i tilfælde af den særlige situation, at der ikke indgås en aftale inden udløbet af overgangsperioden den 31. december 2020.

Regeringen lægger vægt på, at Storbritannien ikke bør gives flere rettigheder, herunder f.eks. mulighed for at udføre cabotage, end højest nødvendigt.

**Kim Valentin:** Venstre støtter regeringens forhandlingsoplæg.

**Anne Valentina Berthelsen:** Socialistisk Folkeparti støtter regeringens forhandlingsoplæg. Jeg kunne godt tænke mig, at der blev sat flere ord på, hvordan man konkret vil sikre, at vi ikke får store problemer med cabotagekørsel, mangel på passagerrettigheder og dårlige løn- og arbejdsforhold i luftfarten. Ministeren kom til at bruge en enkelt vending, som jeg ikke brød mig om. Der blev sagt, at man i disse overgangsordninger ikke ville have mere cabotagekørsel end højest nødvendigt. Det kan have været en fortaleselse, fordi jeg tror ikke, at hverken ministeren eller så mange andre partier i Folketinget synes, at der er hensigtsmæssigt, at man får en masse cabotagekørsel, heller ikke en andel der skulle være højst nødvendigt for situationen.

**Alex Ahrendtsen:** Dansk Folkeparti støtter regeringens forhandlingsoplæg.

**Katarina Ammitzbøll:** Det er godt, at man sikrer kørsel, men jeg synes, at ministeren sagde "men ikke i de toldmæssige udfordringer". Kan ministeren uddybe, hvad det betyder, og hvilke toldmæssige udfordringer der forventes f.eks. administration, lange køer og ventetider? Hvad kommer til at betyde for Danmark og vores vareeksport?

**Søren Søndergaard:** Enhedslisten støtter regeringens forhandlingsoplæg.

**Transportministeren:** Over for Anna Valentina Berthelsen er det vigtigt at understrege, at forordningen kun gælder, hvis Storbritannien overholder de samme regler for fair konkurrence samt løn- og arbejdsvilkår som os. Det vil sige, at der er en gensidighed. Kommissionen har håndtag til at kunne suspendere, hvis det ikke er tilfældet.

Jeg vil gerne understrege, at vi helst havde set, at der ikke var mulighed for at udføre cabotage. Det har vi sagt gentagne gange under forhandlingerne, men når det er sagt, er det vigtigt, at vi får afsluttet forhandlingerne hurtigt, hvis det skal nå at have en chance for at træde i kraft i forlængelse af overgangsperiodens ophør. Argumentet har været, at der ville kunne opstå endnu mere kø ved britiske grænseovergange, hvis man ikke sikrede en vis grad af fleksibilitet. Med tanke på vigtigheden af at fastholde solidaritet og enighed i EU-kredsen kan vi i sidste ende acceptere et kompromis, hvor retten til adgang til cabotage tillades i et begrænset omfang. Derfor lyder mandatet, som det gør.

I dag er det sådan, at britiske lastbiler kan køre tre cabotageture i løbet af 7 dage. I forslaget er der lagt op til, at man i de første 2 måneder køre to ture inden for 7 dage, og i de efterfølgende 3 måneder kan man så kun køre en tur i løbet af 7 dage. Dermed skalerer man ned allerede fra den 1. januar med færre ture end i dag som en del af EU, og efter 2 måneder vil det blive skaleret yderligere ned alene for at sikre, at man får kørt godset så effektivt som muligt.

Til Katarina Ammitzbøll: De toldmæssige udfordringer er ikke en del af forslaget. Det ligger på et andet område, og uden at skulle klogge mig alt for meget på spørgsmålet om told, så er det helt sikkert, at det kan udgøre rigtig mange udfordringer, ikke kun hvad angår godstransport. Det kræver også, at man mander sig op, hvilket de danske myndigheder har gjort. Det vil desuden kunne ramme nethandel, hvilket i den grad vil kunne mærkes af de danske forbrugere. Men det er som sagt ikke mit ressort, så jeg skal lade være med at uddybe for meget; spørgsmålet kan i stedet rettes til skatteministeren.

**Jens Rohde:** Jeg vil lige spørge ministeren om baggrunden for hans udmeldinger om cabotage. Det taler jo ind i det sprog, at cabotage skulle være ulovligt. Det er virkelig ikke godt. Der er jo en grund til, at vi har cabotageregler. For det første at der er et regelsæt omkring kørsel i de enkelte lande, og for det andet for at undgå tomme lastbiler på vejene. Hvis vi skal handle med briterne, er der vel stadig en interesse i, at vi ikke har for mange tomme lastbiler på vejene. Eller hvad?

**Transportministeren:** Hvad angår spørgsmålet om cabotage, er det rigtigt, at princippet er, at man skal kunne konsolidere. Det indgår også i arbejdsformen for EU's indre marked, men det er netop pointen. Derfor kan vi ikke umiddelbart videreføre denne ret til et tredjeland, fordi det vil kunne rykke, hvad andre tredjelande i givet fald kunne få ret til. Det kunne være Tyrkiet og Ukraine. Det skal håndteres i et særskilt forhandlingsspor, netop for at sikre, at der ikke pr. 1. januar 2021 opstår endnu mere kaos på den britiske grænse.

Derfor foreslår man denne her nedskalering, hvor man gradvis udfaser muligheden for at udføre cabotagekørsel og kun i en afgrænset periode. Alle forslagene er afgrænset til 6 måneder, men allerede efter 5 måneder udfases denne mulighed, først to ture pr. uge og så en tur pr. uge. Det er rigtigt, at det optimale ville være, at vi i god ro og mag fik indgået en aftale med Storbritannien om, hvordan forholdene skal være. Vi har alle en interesse i at handle på kryds og tværs, også i fremtiden. Det er min fromme forhåbning, at vi opnår en fælles forståelse om det.

**Den fungerende formand** konkluderede, at der ikke var flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet ingen partier havde ytret sig imod det.



**FO c) 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**

– *Vedtægtelse*

KOM (2020) 0828

KOM (2020) 0828 – bilag 1 (samlenotat side 18)

**Transportministeren:** Hvis EU og Storbritannien ikke indgår en aftale inden overgangsperiodens udløb, vil det have betydning for de designcertifikater, dvs. konstruktionscertifikater, for fly, som Storbritannien skal overtage ansvaret for. Både selve designet af et fly eller dets dele og de virksomheder, som designer flyet, er typecertificeret. Flyet må ikke flyve uden sådan et certifikat, og certifikatet skal være udstedt af en certificeret konstruktionsorganisation.

I EU er det det europæiske luftfartsagentur EASA, der udsteder certifikaterne. Uden en aftale vil Storbritannien fremover selv skulle overtage rollen. Det betyder, at de fly, som allerede er typecertificerede af EASA, ikke længere må flyve i EU.

Forslaget skal derfor sikre en kontrolleret overgangsmekanisme, hvor EASA's certificering fortsat er gyldig. Det er derfor et helt nødvendigt forslag, som regeringen er meget positivt indstillet over for.

**FO** På den baggrund er regeringens forhandlingsoplæg:

Regeringen støtter Kommissionens forslag.

Regeringen arbejder for, at den danske luftfartsbranche fortsat har adgang til produkter som reservedele m.v. og derved forstyrres mindst muligt af Storbritanniens udtræden af EU.

**Kim Valentin:** Venstre støtter regeringens forhandlingsoplæg.

**Søren Søndergaard:** Enhedslisten ønsker at vise ekstrem fleksibilitet i disse for EU så alvorlige tider. Derfor kan vi støtte regeringens forhandlingsoplæg.

**Anne Valentina Berthelsen:** Socialistisk Folkeparti støtter regeringens forhandlingsoplæg.

**Alex Ahrendtsen:** Det giver god mening, at vi hjælper vores venner i Storbritannien i overgangsfasen efter udtrædelsen af EU. Dansk Folkeparti støtter regeringens forhandlingsoplæg.

**Jens Rohde:** Radikale Venstre støtter regeringens forhandlingsoplæg.

**Den fungerende formand** konkluderede, at der ikke var flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet ingen partier havde ytret sig imod det.

*Mødet sluttede 15.43.*