



## **SAMLENOTAT**

28. april 2021

### **Indhold**

- 1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) om gennemførelsen af det fælleseuropæiske luftrum (SES) (omarbejdning) (SES II+ forslaget) ..... 2**
- 2. Kommissionens ændringsforslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139, hvad angår Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget) ..... 21**



## 1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) om gennemførelsen af det fælleseuropæiske luftrum (SES) (omarbejdning) (SES II+ forslaget)

KOM (2013) 410, KOM (2020) 579

Revideret notat

Nye afsnit er markeret med en streg i marginen.

### Resumé

*Kommissionen har den 22. september 2020 fremsat et omarbejdet forslag til gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum. Forslaget er en del af den reviderede Single European Sky II+ pakke (SES II+). Forslaget øger ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljømæssige, kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum.*

*Med SES II+ pakken foreslår Kommissionen bl.a., at de nationale tilsynsmyndigheder skal være fuldt institutionelt adskilt og finansielt uafhængige fra luftfartstjenesteudbydere. Det foreslås, at visse støttetjenester til lufttrafikstyring (vejr-, luftfartsinformati- ons-, kommunikationstjenester m.m.) skal være omfattet af de almindelige bestemmelser for markedsindkøb. Det foreslås ligeledes, at Kommissionen skal have en større rolle med hensyn til sikring af en velfungerende præstationsordning for lufttrafikstyring samt at give mulighed for at iværksætte sanktioner, hvis præstationsmålene ikke nås.*

*Det portugisiske formandskab har fremsat et kompromisforslag, som har til hensigt at imødegå de problemstillinger og bekymringer medlemslandene – inklusiv Danmark – har haft til det oprindelige forslag. Regeringen er overordnet tilfreds med kompromisforslaget.*

*Kompromisforslaget forventes ikke at have lovgivningsmæssige eller større økonomiske konsekvenser*

*Regeringen er af den opfattelse, at Kommissionens oprindelige forslag potentielt er af stor rækkevidde, hvilket særligt ses for flere af de nye tiltag i forslaget, som Kommissionen har indarbejdet i forbindelse med omarbejdningen af forslaget fra 2013. Regeringen mener derfor, at Kommissionen principielt bør fremlægge*



*en konsekvensanalyse for de nye tiltag, som Kommissionen har indarbejdet i forslaget.*

## **Baggrund**

Som en del af den reviderede SES II+ pakke har Kommissionen den 22. september 2020 fremsat et omarbejdet forslag til gennemførelse af det fælles europæiske luftrum (SES II+ forslaget). Forslaget er oversendt til Rådet den 21. oktober 2020 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF art. 100, stk. 2 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF art. 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen lancerede initiativet ”det fælles europæiske luftrum” gennem de såkaldte SES I og SES II pakker fra henholdsvis 2004 og 2009. Formålet var at øge effektiviteten ved udøvelse af luftfartstjenester og mindske fragmenteringen i de europæiske lufttrafikks styringssystemer. I 2013 fremsatte Kommissionen forslag til en SES II+ pakke, der dog aldrig blev vedtaget. Det nye forslag er en omarbejdet udgave af dette forslag.

Som baggrund for fremsættelse af det omarbejdede forslag til SES II+ pakken henviser Kommissionen til erfaringerne med den eksisterende SES-lovgivning. Kommissionen anfører, at erfaringerne med SES I og SES II har vist, at SES-lovgivningen bygger på valide principper og følger en formålstjenestelig kurs, som retfærdiggør fortsat implementering af lovgivningen.

Det portugisiske formandskab har præsenteret et kompromisforslag, der adresserer hovedparten af de problemstillinger og bekymringer, som medlemslandene har fremført i forhold til Kommissionens forslag.

## **Formål og indhold**

Forslaget øger ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljø- og klimamæssige, kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum.

Kommissionen vil gøre lovgivningsrammen klarere ved at omarbejde de fire oprindelige SES-forordninger til én SES-forordning. Endvidere skal omarbejdningen sikre, at der ikke er overlap mellem SES- og EASA-regelsættene.



### *Nationale myndigheder*

Kommissionen foreslår, at der fastsættes eksplicite krav om at styrke de nationale myndigheders uafhængighed og ekspertise. Hertil foreslår Kommissionen, at der laves en klar opdeling mellem de opgaver, som vedrører den økonomiske regulering, der foreslås i SES-forordningen, og de luftfartssikkerhedsopgaver som er stadfæstet i forordning (EU) nr. 2018/1139 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur. Denne opdeling foreslår Kommissionen skal være af både organisatorisk og økonomisk karakter. Kommissionen foreslår specifikt, at den myndighed, som skal varetage de økonomiske tilsyn, skal være juridisk adskilt fra og uafhængig af enhver anden offentlig eller privat enhed med hensyn til organisation, funktion, retlig struktur og beslutningstagning.

På nuværende tidspunkt bliver både den økonomiske regulering og luftfartssikkerhedsopgaver varetaget af Trafikstyrelsen, som er national tilsynsmyndighed på luftfartsområdet. Kommissionens forslag vil derfor i praksis betyde, at der skal oprettes en ny myndighed i Danmark til at varetage den økonomiske regulering. I praksis vil dette betyde, at den nye myndighed ikke kan etableres som en del af Trafikstyrelsen eller være underlagt Transportministeriet. Denne nye myndighed vil i stedet skulle etableres som en selvstændig myndighed, som ikke må være underlagt politisk styring.

Ligeledes vil forslaget ændre finansieringen af tilsynet med området, som for nuværende hovedsageligt er dækket gennem overflyvningsafgiften, men som foreslås adskilt, så kun omkostninger forbundet med tilsyn vedrørende den økonomiske regulering kan finansieres af overflyvningsafgiften, ikke tilsynet med de flyvesikkerhedsmæssige forhold.

Kommissionen foreslår, at den ved gennemførelsesretsakter skal fastsætte ansættelses- og udvælgelsesprocedurer for ansatte i den nationale økonomiske tilsynsmyndighed, ligesom ansatte med strategiske beslutningskompetencer ikke må udpeges af den enhed i staten, som også har ejerskab af luftfartstjenesteudbyderen – i Danmarks tilfælde Transportministeriet.

I Danmark er luftfartstjenesteudbyderen Naviair en selvstændig offentlig virksomhed, som juridisk, organisatorisk og ledelsesmæssigt er adskilt Trafikstyrelsen.

Kravet om den nationale økonomiske tilsynsmyndigheds uafhængighed i forhold til *”enhver offentlig eller privat virksomhed”*



lægger op til en anden organisering end den nuværende i Danmark. I dag udøves statens ejer-interesser i Naviair af Transportministeriet, samtidig med at Trafikstyrelsen, som udøver både den sikkerhedsmæssige og det økonomiske tilsyn med området, er del af Transportministeriets koncern. Kommissionen foreslår herudover, at der oprettes et netværk af nationale økonomiske tilsynsmyndigheder med henblik på at dele eksperter på tværs af medlemslandene. Dette netværk foreslås oprettet i tilknytning til det Performance Review Body (PRB), som Kommissionen foreslår oprettet som en selvstændig enhed i EASA, og er at sammenligne med det tilsvarende eksisterende netværk på flyvesikkerhedsområdet under forordning (EU) nr. 2018/1139. PRB eksisterer allerede i dag som et rådgivende organ i forhold til Kommissionen med ekspertise inden for lufttrafikstyring og økonomisk regulering, men med forslaget udvides PRBs opgaver og ansvar.

Kommissionen foreslår endvidere, at det enkelte medlemsland kan overføre det ansvarsområde, der vedkommer den økonomiske tilsynsmyndighed for luftfartsområdet, til PRB. I dag gælder denne mulighed også for tilsynsopgaver forbundet med flyvesikkerhed og for fremstillingsfaciliteter på området samt flyvesimulatortræningsanordninger.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag er det muligt for den nationale luftfartsmyndighed både at håndtere den økonomiske regulering og luftfartssikkerhedsopgaver i samme myndighed. Kompromisforslaget muliggør også, at myndigheden kan regulere andre sektorer, såfremt medlemslandene ønsker dette.

Endvidere medfører kompromisforslaget, at myndighedens arbejde i forbindelse med tilsyn på området fortsat kan finansieres af overflyvningsafgiften for både den økonomiske regulering og tilsynet med de flyvesikkerhedsmæssige forhold.

Med kompromisforslaget vil Kommissionen alligevel få mulighed for at fastsætte ansættelses- og udvælgelsesprocedure, og medlemslandene vil ikke kunne overføre ansvarsområdet for økonomisk regulering til PRB.

#### *Præstations- og afgiftsordninger*

Kommissionen foreslår, at luftfartstjenesteudbydere skal have en økonomisk certificering, som kan udstedes på baggrund af en tilstrækkelig økonomisk robusthed i form af særlig finansiel styrke og



finansiell modstandsdygtighed og en passende ansvar- og forsikringsdækning. Dermed skal en luftfartstjenesteudbyder have både en økonomisk- og luftfartssikkerhedsmæssig certificering for at kunne udøve luftfartstjeneste. I forlængelse heraf foreslår Kommissionen, at en luftfartstjenesteudbyder kun kan designeres som koncessionshaver for en specifik tjeneste for maksimalt 10 år ad gangen, samt at der ikke må være krav om, at luftfartstjenesteudbyderen skal ejes helt eller delvist af det pågældende medlemsland eller dets statsborgere.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag er det ikke længere et krav, at luftfartstjenesteudbydere skal besidde et økonomisk certifikat, og kravene om at have tilstrækkelig økonomisk robusthed sammenlægges med den luftfartssikkerhedsmæssige certificering. Ligeledes fjernes tidsbegrænsningen på designeringen af luftfartstjenesteudbyderen, mens der indføres krav om, at den designerede luftfartstjenesteudbyder skal ejes helt eller delvis af det pågældende medlemsland eller dets statsborgere, ligesom den skal have sit hovedsæde i pågældende medlemsland.

Kommissionen foreslår endvidere en organisatorisk og økonomisk adskillelse mellem Air Traffic Service (ATS) *en route* tjenester og alle andre tjenester (vejr-, luftfartsinformations-, kommunikationstjenester m.m.), således at kernetjenester fortsat skal betragtes som naturlige monopoler, hvorimod andre tjenester skal betragtes som tjenester, der i princippet kan indkøbes på markedsvilkår og dermed være genstand for de almindelige bestemmelser for offentligt indkøb.

De forskellige tjenester varetages i dag hovedsageligt af Naviair og Luftfartsverket (i lufrummet over Bornholm). Den meteorologiske luftfartstjenesteudbyder i Danmark er DMI, der er en offentlig styrelse under Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og som sådan juridisk, organisatorisk, ledelsesmæssigt m.v. adskilt fra Trafikstyrelsen. Der er derudover en række mindre kommunikations- og navigationstjenester rundt om i landet.

Som begrundelse for den foreslåede adskillelse mellem ATS *en route* tjenester og andre tjenester henviser Kommissionen til konsekvensanalysen for det tidligere forslag, som viser, at de største effektivitetsforbedringer kan opnås inden for de andre tjenester.

Kommissionen lægger op til, at valg af andre tjenesteudbydere end til ATS *en route* tjenester kun kan ske, hvis tjenesten bl.a. har de fornødne certificeringer, har deres hovedaktivitet i pågældende



medlemsland og hovedsageligt ejes af pågældende medlemsland eller dets statsborgere.

Kommissionen foreslår, at designerede tjenesteudbydere selv kan vælge at indkøbe støttetjenester, såfremt det sker under markedsvilkår og har en positiv omkostningseffektiv virkning for luftrumsbrugerne.

For så vidt angår indflyvningskontroltjenester, skal lufthavne selv kunne vælge, om de vil købe disse tjenester på markedsvilkår, men for så vidt angår tårn- og indflyvningskontroltjenester med henblik på indflyvningskontrol, skal staten godkende, hvorvidt denne tjeneste må indkøbes på markedsvilkår.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag skal ATS *en route* tjenester og andre tjenester have adskilte regnskaber, mens de tjenester, som udbydes og indkøbes på markedsvilkår, skal etableres i særskilte forretningsenheder.

For metrologiske luftfartstjenesteenheder kan designeringsmuligheden bibeholdes som i dag.

For at imødekomme brugen af droner og andre ubemandede luftfartøjer i det europæiske luftrum, agter Kommissionen igennem anden lovgivning at oprette brugen af en fælles informationstjeneste herfor (en støttetjeneste for droner - CIS), som kan implementeres for hvert medlemsland eller U-space område. Kommissionen foreslår, at den økonomiske regulering for denne kommende nationale tjeneste indskrives i forslaget.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag skal den fælles informationstjeneste efterleve en række krav i forhold til national sikkerhed og militære forhold, have sit hovedsæde i pågældende medlemsland og ejes helt eller delvist af det pågældende medlemsland eller dets statsborgere, dog med enkelte undtagelser.

Kommissionen foreslår at ændre præstationsordningen for luftfartstjenester, så målsætningen fastsættes på Fællesskabsniveau, at præstationsplanerne bliver bindende, og at der bliver målt på, miljøpåvirkning, kapacitet og omkostningseffektivitet. Kommissionen foreslår, at præstationsordningens referenceperiode kan fastsættes til at vare mellem to og fem år. Kommissionen foreslår, at det fremadrettet er tjenesteudbyderne selv, som udarbejder deres respektive præstationsplaner, mens det bliver PRB, der vurderer og godkender dem. Med de gældende regler er det myndigheden, i Danmark Trafikstyrelsen, der står for at udarbejde de nationale



præstationsplaner i samarbejde med navigationstjenesteudbyderen, i Danmark Naviair.

I det oprindelige forslag blev der lagt vægt på, at der skulle etableres funktionelle luftrumsblokke (FAB), hvor medlemslande med luftrum op ad hinanden skulle samarbejde omkring lufttrafikstyringen i et større luftrum end det nationale. Merværdien er disse luftrumsblokke har været begrænset, hvorfor Kommissionen nu foreslår, at de funktionelle luftrumsblokke (på tværs af enkeltstater) gøres frivillige, hvorfor de udskrives af forslaget.

I forbindelse med de bindende præstationsmål, foreslår Kommissionen, at såfremt præstationsmålene ikke er opfyldt inden for den fastsatte referenceperiode, kan PRB indføre finansielle sanktioner mod tjenesteudbyderen. For *en route* tjenester foreslår Kommissionen, at PRB kan delegere tjenesten til en anden tjenesteudbyder. Med de gældende regler er der i dag ikke mulighed for direkte at straffe tjenesteudbydere, hvis ikke de lever op til de fastsatte præstationsmål.

Kommissionen foreslår, at netværksforvalteren (EUROCONTROL) også forpligtes til at udarbejde præstationsplaner.

Kommissionen foreslår endvidere, at præstationsplanerne for en givent referenceperiode kan ændres, såfremt det bliver nødvendigt. Denne tilføjelse kan bl.a. ses i lyset af Covid-19 situationen, hvor det har vist sig særligt vanskeligt at ændre præstationsplanerne.

Kommissionen foreslår ydermere at ændre afgiftsordningerne, således at den tilpasses forslaget om, at man går fra nationale præstationsplaner til individuelle præstationsplaner for den enkelte tjenesteudbyder. Kommissionen foreslår i forlængelse heraf, at Kommissionen kan fastsætte en fælles enhedsrate for *en route*, såfremt der opstår kapacitetsproblemer i det europæiske luftrum. Enhedsraten vil i så fald blive beregnet på grundlag af et vægtet gennemsnit af de forskellige enhedsrater for de pågældende luftfartstjenesteudøvere. Indtægterne fra den fælles enhedsrate omforderes på en sådan måde, så de berørte luftfartstjenesteudøvere opnår neutralitet med hensyn til indtægter.

Kommissionen foreslår endeligt, at afgiften skal kunne gradueres for hele det europæiske luftrum, så det understøtter forbedringer af miljøet eller servicekvalitet, såsom øget brug af bæredygtige alternative brændstoffer, øget kapacitet, reducerede forsinkelser og





bæredygtig udvikling. Gradueringen skal være indtægtsneutral for lufttrafiktjenester.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag vil det som nu være det enkelte medlemsland, der udarbejder nationale præstationsplaner, i samarbejde med luftfartstjenesteudbyderen. Der til genindføres luftfartssikkerhed som et præstationsmål og præstationsordningens referenceperiode ændres til tre-fem år. Det vil som nu være muligt at anvende FABs, hvormed medlemslande bl.a. kan udarbejde fælles præstationsplaner igennem dette regi. Kompromisforslaget fastholder Kommissionens indførelse af økonomiske incitamenter, herunder positive økonomiske incitamenter, hvis tjenesteudbyderen overgår præstationsplanene, og tilsvarende negative økonomiske incitamenter, hvis tjenesteudbyderen ikke opfylder præstationsplanen. Dog med forbehold for udsving i efterlevelsen af præstationsplanen, som skyldes eksternaliteter, der ligger uden for tjenesteudbyderen kontrol.

Kommissionen får mulighed for at designere eller samle et PRB til at rådgive Kommissionen i dens vurdering af præstationsplanerne, men PRB får ikke mulighed for at sanktionere tjenesteudbyderne.

Afgiftsordningen ændres, så den afspejler kompromisforslagets ændringer i præstationsordningen, hvortil muligheden for at fastsætte en fælles enhedsrate bortfalder. I forhold til muligheden for graduering af afgiften, gøres det frivilligt for medlemslandene at implementere en graduering af afgiften. Kommissionen forpligtes til at foretage en nærmere undersøgelse af, hvordan graduering vil påvirke overflyvningsafgiften og bedst kan udformes.

### *Netværksstyring*

Kommissionen foreslår, at netværksforvalteren tildeles en række nye opgaver, herunder optimering af luftrumets udformning, forvalter af lufttrafikregulering og forvalter af kapacitet. Kommissionen foreslår, at Kommissionen selv skal tildeles beføjelser til at udpege netværksforvalteren og om nødvendigt tilføje funktioner til netværksforvalternes rolle gennem delegerede retsakter.

Det vil betyde en ændring, da netværksforvalteren EUROCONTROL (udpeget af Kommissionen) i dag primært har fokuseret på koordination mellem de enkelte funktionelle luftrumsblokke og nationale luftrum, for at muliggøre direkte ruteføring af fly i EU og for at forhindre flaskehalse i luftrummet og overbelastning af systemet.



Kommissionen foreslår, i forlængelse af netværksforvalterens forvaltning af kapacitet, at "Network Operations Plan" gøres bindende.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag fremstår det klart, hvilke netværksfunktioner der findes, og at disse skal udføres af medlemslandene og relevante operationelle brugere, med støtte fra netværksforvalteren, ligesom beslutningsprocessen også er stedfæstet gennem 'cooperative decision making process' (CDM). Medlemslandene opretholder dermed bl.a. retten til at udforme og forvalte eget luftrum.

Overordnet indføres der et principielt forbehold for, at medlemslandene har suverænitet over eget luftrum og dertil forbehold for militære forhold og den offentlige sikkerhed.

#### *Luftrum, interoperabilitet og teknologisk innovation*

Kommissionen foreslår, at netværksforvalteren i samarbejde med Kommissionen forpligtes til at oprette en europæisk elektronisk aeronautisk informationsinfrastruktur.

Kommissionen foreslår, at konceptet om fleksibel brug af luftrum udføres i overensstemmelse med ATM Masterplan. ATM Masterplan, oprindeligt udviklet af Kommissionen og EUROCONTROL, er en køreplan, der forbinder ATM-forsknings- og udviklingsaktiviteter med implementeringsscenerier, for at nå præstationsmålene for det fælles europæiske luftrum.

Kommissionen foreslår, at der indføres krav om koordination i udviklingen af nye ATM-teknologier. Dette skal sikre, at de forskellige aktører i Single European Sky ATM Research (SESAR), som er den teknologiske del af SES, har en gnidningsfri og rettidig overgang fra ide til udvikling til implementering.

Kommissionen foreslår endeligt, at den kan fastsætte fælles projekter og styringsmekanismer til implementering af væsentlige operationelle ændringer, som identificeres i ATM-masterplanen.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag lægges der bl.a. mere vægt på, at de fælles projekter har opnået en tilstrækkelig modenhed i dets udvikling, før der fastsættes krav om udrulning og implementering.



### *Afsluttende bestemmelser*

Kommissionen foreslår, at Kommissionen tildeles beføjelse til at vedtage delegerede retsakter vedrørende nærmere bestemmelser for krav til den økonomiske certificering og tilføjelse af tjenester til netværksforvalterens opgaveportefølje.

Dette er ikke længere en del af det portugisiske formandskabs kompromisforslag I kompromisforslaget er der foretaget flere justeringer for at skabe mere klarhed i forslaget og sikre overensstemmelse med de øvrige ændringer fra kompromisforslaget.

### **Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN) behandler forslaget med Marian-Jean Marinescu (EPP/RO) som ordfører.

Europa-Parlamentet betænkning foreligger endnu ikke.

### **Nærhedsprincippet**

Kommissionen vurderer, at medlemslandenes foranstaltninger ikke alene kan sikre en optimal opbygning af kapacitet og sikkerhed og samtidig reducere omkostningsniveauet for EU's lufttrafikstyringstjenester.

Området er allerede reguleret på fællesskabsniveau, og regeringen er derfor enig i, at nærhedsprincippet er overholdt.

### **Gældende dansk ret**

Området er i dag reguleret af forordning (EF) nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum, forordning (EF) nr. 550/2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum og forordning (EF) nr. 551/2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum.



## Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

I **Kommissionens** forslag var der et krav om total uafhængighed mellem de nationale tilsynsmyndigheder, hvilket forventedes at medføre ny lovgivning i form af oprettelsen af den nye myndighed og overførelsen af dens beføjelser.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag er der ikke længere et krav om total uafhængighed, og kompromisforslaget vurderes derfor ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Der er i det portugisiske formandskabs kompromisforslag taget højde for, at der går et væsentligt bidrag fra luftfarten til fx DMI's infrastruktur, hvormed kompromisforslaget umiddelbart vil have færre statsfinansielle konsekvenser i forhold til Kommissionens forslag.

De opgaver, som Kommissionen foreslår at tilføre de nationale tilsynsmyndigheder, varetages allerede i dag af Trafikstyrelsen, og derfor vil denne del af Kommissionens forslag som udgangspunkt ikke medføre statsfinansielle konsekvenser.

Hvis Danmark vælger at udbyde flyvemeteorologiske tjenester, hvilket dog ikke er et krav i det portugisiske formandskabs kompromisforslag, kan det have negative statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Såfremt dele af de nuværende opgaver splittes op på flere leverandører vil det fragmentere og potentielt svække den nuværende levering af meteorologiske tjenester for den militære luftfart, den ikke-kommercielle civile luftfart, og samfundet som helhed. Det skyldes, at meteorologiske tjenester til såvel luftfarten og den almindelige befolkning (eksempelvis til vejrudsigter og varsler) frembringes integreret ved hjælp af den samme infrastruktur på baggrund af en kontinuerlig indsats de sidste 30 år for at effektivisere det meteorologiske område på tværs af almen- og flyvemeteorologi og på tværs af civil- og militærflyvemeteorologi. Hvis muligheden for disse synergieffekter bortfalder, kan det, alt andet lige, have negative statsfinansielle konsekvenser i forhold til at levere public services, ligesom Forsvaret antageligt vil skulle betale mere for den samme service eller imødesee en nedskalering af den eksisterende



service. **Som afledt effekt risikerer dette også at medføre kvalitetsforringelser for DMI's tjeneste i Grønland.**

Dertil kommer, at ikke alle lufthavne er kommercielt interessante. Staten er forpligtiget til at levere meteorologiske services til alle lufthavne, og statens udgifter til at opretholde meteorologiske services til de mindre lufthavne kan stige, når ovenstående synergiefekter bortfalder.

I dag samarbejder vejrtjenester på tværs af landegrænser for at levere meteorologiske services til luftfarten. DMI har bl.a. etableret et samarbejde med svenske SMHI, som sikrer effektivisering gennem stordriftsfordele og harmonisering.

Samlet set kan udbud af meteorologiske services til luftfarten resultere i højere omkostninger, da de nationale meteorologiske institutter (i Danmark DMI) fortsat vil skulle opretholde den eksisterende infrastruktur til bl.a. vejrudsigter og ydelser til Forsvaret.

For så vidt angår Naviairs aktiviteter vil forslaget ikke have statsfinansielle konsekvenser, da selskabets økonomi ikke hviler på Finansloven.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vil betyde, at en række tjenester kan blive genstand for de almindelige bestemmelser for offentligt indkøb, som muligvis kunne medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser, da det potentielt kan være med til at reducere luftfartstjenesteudbydernes omkostninger. Dette afhænger dog af, om der reelt kan skabes et velfungerende marked for tjenesteydelserne, hvilket ikke vurderes at være godtgjort tilstrækkeligt.

Omvendt kan forslaget have visse negative samfundsmæssige konsekvenser, såfremt eksisterende grænseoverskridende samarbejder inden for vejrtjenester kan blive vanskeliggjort. Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag gives der mulighed for at designere vejrtjenesterne, hvorfor dette vurderes at være en mindre risiko.

Herudover er der nogle andre elementer i forslaget, hvor det på nuværende tidspunkt er usikkert, om de vil medføre samfundsøkonomiske konsekvenser.



### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Det portugisiske formandskabs kompromisforslag vil kunne få økonomiske konsekvenser for Naviair, da Naviair og andre tjenesteudbydere forpligtes til at stille deres data til rådighed. Prisen for disse data er endnu ikke fastlagt.

### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

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

### **Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU-Specialudvalg for transport med frist fredag den 16. oktober 2020.

Der er modtaget følgende hørings svar:

#### Dansk Erhverv

Hørings svar til høring om revision af Single European Sky Act II+ (KOM (2020) 579)

Dansk Erhverv har modtaget høringen om revision af Single European Sky-forordningerne d. 25. september 2020.

Nærværende forslag hænger sammen med Kommissionens forslag (KOM (2020) 577) om revision af EASA-forordningen og oprettelsen af et Performance Review Body.

Kommissionens forslag har til hensigt at skabe af en klarere lovgivningsramme for SES-lovgivningen ved at samle fire SES-forordninger i én retsakt samt realisere det overordnede formål om at sikre effektiviteten i måden, hvorpå EU's luftrum administreres.

Dansk Erhverv støtter formålet om at forenkle og modernisere lovgivningsrammen for Single European Sky. På nuværende tidspunkt er det europæiske luftrum ikke tilstrækkelig harmoniseret til at opfylde målsætningerne om et integreret Single European Sky som en del af den fælles transportpolitik.

Dansk Erhverv støtter realiseringen og implementeringen af Single European Sky. Dansk Erhverv bakker op om tilpasninger i lovgivningen, der øger effektiviteten i luftfartstjenesterne og mindsker fragmenteringen i den europæiske lufttrafiks styringssystemer, der er forudsætningen for at forbedre det europæiske lufttrafiksystems konkurrenceevne.



Der er både kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum samt at sikre en mere branchedrevet tilgang til SES, der kan forbedre luftrumsbrugerens behov og begrænse forsinkelser mest muligt.

Dansk Erhverv forholder sig positive til forslaget, der indeholder vigtige målsætninger og elementer, der kan medvirke til at få gennemført SES og rettet op på nuværende ineffektivitet i systemet.

Dansk Erhverv kan tilslutte sig strukturelle tiltag og ændringer i det institutionelle set-up, der kan medvirke til miljøvenlig udnyttelse af luftrummet, således at sektoren klimaaftryk mindskes i overensstemmelse bl.a. Green Deal.

#### Naviair

Naviair skal først og fremmest takke for muligheden for at komme med bemærkninger til forslagene om hhv. SES II+ og PRB. Vi er godt i gang med at se på det store materiale og delementerne heri for at se nærmere på, hvilken potentiel indflydelse det vil komme til at have på Naviairs virksomhed.

Umiddelbart forekommer SES II+ til at være fremtidsorienteret i forhold til at omfatte droneområdet og have fokus på miljø og data-delning – alle områder, som vi finder særdeles relevante, men samtidig ser vi også forslaget i sin nuværende form som blivende et omfattende opgør med den eksisterende struktur på luftfartsområdet i Danmark og for Naviair som samlet virksomhed.

Vi ser frem til at arbejde mere med materialet og deltager meget gerne i udarbejdelse af nærmere analyser af konsekvenser ved forslaget.

#### Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) og DI Transport

EU-specialudvalg for Transport: Bemærkninger til Kommissionens forslag til revision af SESII+ samt EASA-forordningen

Transportministeriet har med mail af 25. september 2020 anmodet om eventuelle kommentarer til ovennævnte forslag fra EU-Kommissionen. Nedenstående bemærkninger afgives på vegne af Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.

Formålet med forslaget til revision af Single European Sky Act II+ er, at sikre realiseringen af det overordnede formål om forbedring



af effektiviteten i styringen af EU's luftrum. Forslaget skal således rette op på nuværende ineffektivitet i systemet, der ikke mindst betyder, at de betydelige forventninger om brændstofeffektivisering, der er indeholdt i de oprindelige SES-mål, aldrig er blevet realiseret.

Vi støtter op alle initiativer, der effektivt vil medvirke til effektivisering af luftrumsstyringen. Det gælder reduktion af omkostninger ved benyttelse af luftrummet, og ikke mindst realiseringen af den brændstofeffektivisering, som SES-pakken, og senest Green Deal, har givet et endnu uopfyldt løfte om. Vi skal i sammenhæng med brændstofeffektivisering henviser til, at netop effektiviseringen af luftrummet indgår som en central forudsætning i Luftfartens Klimapartnerskabs anbefalinger. For de samlede danske luftfarts-emissioner indregnes SES-bidraget med 4 % i forhold til realisering af målsætningerne for 2030.

Der lægges med forslaget op til en række præciseringer og opstramninger af de gældende regler. Forslaget synes at indeholde flere gode elementer, f.eks. muligheden for takstrabat, når en bruger flyver med bæredygtigt flybrændstof samt en betoning af, at det samlede netværk er vigtigere end lokale hensyn. Det er naturligvis positivt.

Der lægges op til, at der på overordnet EU-plan årligt fastlægges mål for det samlede netværk. Det er således mål som de enkelte medlemslande er forpligtet til at indarbejde i de nationale planer, og som skal godkendes af Performance Review Body (PRB). I tilfælde af non-compliance følger en omstændelig 3-trins proces, hvorefter PRB ultimativt kan fastlægge det pågældende lands mål. Det fremgår ikke af teksten om PRB har sanktionsmuligheder, såfremt det pågældende land ikke opfylder målsætningerne. Det har betydning for forslagets reelle effektivitet, og bør klarlægges. Det bemærkes hertil, at forslaget alene indeholder sanktionsbestemmelser fra den enkelte medlemsstat overfor dens egne aktører.

Vi føler os ikke betrygget i, at ændringerne reelt vil sikre den fornødne effektivisering af luftrummet og dermed vil kunne levere på den lovede emissionsreduktion.

Vi anbefaler derfor, at Danmark i den videre proces prioriterer lovgivningens kapabilitet til at levere på de overordnede mål. Det kan i den forbindelse overvejes at arbejde for, at forordningens tekster styrkes med henblik på at øge omfanget af "free route airspace" i den sydlige del af EU / EØS-territoriet. Det tankesæt praktiseres allerede i Nordeuropa, først indført i det dansk-svenske luftrum og





siden udbygget i det meste af Borealis-alliancens område - fra de baltiske lande i øst til Island i vest. Der er derfor ikke udfordringer med zig-zag flyvninger i den nordligste del af Europa, og dermed heller ikke med at realisere brændstoffeffektiviseringer. Problemerne ligger fra Tyskland og sydpå. Det forhold er præcis grunden til, at klimapartnerskabet ikke indregner 10 %, men 4 % i effektiviseringspotentiale.

Forslaget lægger endvidere op til en organisatorisk adskillelse mellem den nationale myndighed og de aktører myndigheden skal føre tilsyn med. Flere lande, herunder Danmark, har gennemført en sådan adskillelse. Forslaget giver de lande, der endnu ikke har gennemført separationen 48 måneder til at gennemføre den. Adskillelsen er et vigtigt element i effektiviseringen, så vi anbefaler derfor, at Danmark arbejder for en væsentlig kortere frist.

Formålet med ændringer i EASA-forordningen er at etablere hjemmel for, at EASA kan varetage rollen som Performance Review Body, jf. SES-forordningen. Vi er enige i målet om uafhængighed fra andre ATM-interesser, men anbefaler dog, at det grundig overvejes om den rolle er forenelig med EASA's primære opgave som luftfartssikkerhedsorgan.

Vi har derudover ikke andre bemærkninger til forslaget om EASA-forordningen.

Vi står naturligvis til rådighed for videre dialog.

Organisationer, som har afgivet høringssvar, men ikke havde bemærkninger:

- Foreningen af Rådgivende Ingeniører

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

De fleste medlemslande har generelt være skeptiske over for Kommissionens forslag.

Kommissionen forslag har været behandlet på rådsarbejdsgruppemøder under henholdsvis det tyske og det portugisiske formandskab. Fra disse møder fremgår det, at medlemslandene generelt mener, at Kommissionens forslag går for vidt, særligt i forhold til overførelse af kompetencer fra medlemslandene til netværksforvalterrollen, kravene til den nye økonomiske tilsynsmyndighed og kravet om opdelingen af ATS *en route* tjenester og andre tjenester.



Medlemslandene har derimod udtrykt generel opbakning til det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

### **Regeringens generelle holdning**

Regeringen er af den opfattelse, at der er tale om et forslag af potentiel stor rækkevidde, hvilket særligt ses for flere af de nye tiltag i forslaget, som er indarbejdet i forbindelse med omarbejdningen af forslaget fra 2013. Regeringen mener derfor, at Kommissionen principielt bør fremlægge en konsekvensanalyse for de nye tiltag, som Kommissionen har indarbejdet forslaget.

Det er hertil essentielt for regeringen, at tiltagene i forslaget ikke kompromitterer Danmarks forpligtigelse gennem Chicago Konventionen til at have fuldstændig og udelukkende højhedsret over luftrommet vores territorium, så Forsvaret fortsat kan gennemføre nødvendig træning og operationer med kort varsel, og et højt sikkerhedsniveau for den civile luftfart sikres.

Regeringen støtter Kommissionens overordnede målsætning med forslaget, herunder at fastholde og øge ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljømæssige, kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum.

Det er dog væsentligt for regeringen at sikre, at de foreslåede bestemmelser om nationale myndigheder ikke ændrer den danske måde at organisere myndighederne på med Trafikstyrelsen som national tilsynsmyndighed og Naviair som selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transportministeriet. Det bør også være muligt, at DMI som offentlig institution kan fortsætte som vejrtjenesteleverandør. Herunder at ressourcemæssige spørgsmål fortsætter med at være en national kompetence. Regeringen mener, at det bør være op til det enkelte medlemsland at organisere sine myndigheder mest hensigtsmæssigt.

Regeringen mener, at det økonomiske certificeringskrav til finansiell robusthed, som findes i Kommissionens forslag, skal tage højde for, at der kan forekomme helt særlige hændelser, såsom COVID-19 eller andre beslutninger taget enten nationalt eller på EU-niveau, som er udenfor tjenesteudbyderens kontrol (fx tilbageholdelse af betaling), for at tilsikre at tjenesteudbyderen ikke mister sin certificering midt i en midlertidig krise.

Regeringen er af den holdning, at forslaget ikke må medføre unødige administrative og økonomiske konsekvenser for myndighe-



derne, lufttrafiktjenesteudbydere og luftfartsselskaberne. Forslaget må ligeledes ikke komme til at skabe usikkerhed omkring forsyningssikkerhed af lufttrafiktjenester.

Regeringen er opmærksom på, at de mindre lufthavne, der beflyves med lav frekvens, og som i dag betjenes med lufthavnsudgifter, potentielt ikke vil blive betjent, hvis det ikke er muligt at opnå stor-driftsfordele i den integrerede betjening af luftfart, forsvar og civilsamfund. Det er vigtigt for regeringen, at tjenesteyderne, i kraft af den volumen af tjenester, de leverer, har tilstrækkelig kapacitet til at kunne håndtere kriser og nedbrud og operere kontinuerligt. Det er derfor centralt for regeringen, at den meteorologiske infrastruktur, som alle tjenester hviler på, fortsat kan medfinansieres af luftfarten.

Regeringen er skeptisk overfor, at der i Kommissionens forslag lægges op til, at PRB gives beføjelser til økonomisk at sanktionere tjenesteudbydere og i sidste ende kunne uddelegere deres funktion til en anden tjenesteudbyder, såfremt de ikke overholder deres præstationsplan. Regeringen mener ikke, at dette forslag er foreneligt med medlemslandenes ansvar over eget luftrum. Det bør i stedet være den certificerende og designerende nationale myndighed, som har beføjelser over disse tjenesteudøvere, hvilket også er afspejlet i det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

Regeringen stiller sig positiv over for præstationsordningen og at inddrage luftrumsbrugere, da det foreslåede på de pågældende områder flugter med dansk praksis samt danske målsætninger.

Regeringen stiller sig skeptisk over for en udbygning af netværksforvalters beføjelser, som Kommissionen lægger op til, idet Kommissionens forslag tildeler netværksforvalteren beføjelse til at udforme dansk luftrum, som i dag er et nationalt anliggende. Regeringen støtter det portugisiske formandskabs kompromisforslag, hvor disse beføjelser ikke tildeles netværksforvalteren.

Regeringen mener, at beslutningsprocessen, hvorigennem netværksforvalteren kan træffe beslutninger (også kaldet Cooperative Decision Making - CDM), skal styrkes og præciseres, således at luftfartsmyndighederne, såvel som de militære myndigheder, deltager i de besluttende organer, samt har mulighed for at afvise beslutninger, der går mod nationale interesser, selvom det ikke gavner det europæiske netværk.



Regeringen mener, at der er store fordele med den nuværende danske integrerede civile og militære kontrol. Det er vigtigt for regeringen, at denne kontrol ikke kompromitteres eller umuliggøres ved kravene i forslaget.

Regeringen stiller sig generelt positivt over for det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

### **Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Folketingets Europaudvalg har fået forelagt Kommissionens forslag til orientering den 4. december 2020.

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 17. november 2020.



## **2. Kommissionens ændringsforslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139, hvad angår Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget)**

KOM (2020) 577

### **Resumé**

*Kommissionen har den 22. september 2020 fremsat et ændringsforslag vedrørende Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget). Forslaget er en del af den reviderede SES II+ pakke.*

*Kommissionen ønsker med det fremsatte forslag at etablere en permanent Performance Review Body (PRB)-funktion, der udøves af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Etableringen af denne funktion kræver en række ændringer for dels at oprette det nye organ i EASA, og dels for at sikre at PRB etableres med den nødvendige uafhængighed, ekspertise, og de påkrævede ressourcer til at løse de opgaver, som foreslås i det andet forslag i pakken om gennemførelsen af det fælleseuropæiske luftrum (SES II+ forslaget). Der er derfor en tæt sammenhæng mellem forslagene i pakken.*

*Det portugisiske formandskab har fremsat et kompromisforslag til dette forslag, som afspejler ændringerne i SES II+ forslaget. Med kompromisforslaget udgår PRBs påtænkte nye funktioner, hvormed PRBs forankring i EASA bortfalder. I stedet kan Kommissionen vælge at designere en PRB til at rådgive den i vurderingen af de nationale præstationsplaner. Det betyder, at PRB-funktionen fastholdes, som den er i dag.*

*Regeringen stiller sig generelt positivt over for det portugisiske formandskabs kompromisforslag.*

### **Baggrund**

Som en del af den reviderede SES II+ pakke har Kommissionen den 22. september 2020 fremsat et ændringsforslag vedrørende Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget).



SES II+ pakken indeholder regler, der skal styrke implementeringen af det fælles europæiske luftrum til gavn for borgerne, luft-rumsbrugerne og klimaet. SES blev lanceret af Kommissionen i 2004 og 2009 med lovpakkerne SES I og SES II. I 2013 fremsatte Kommissionen forslag til en SES II+ pakke, der dog aldrig blev vedtaget. Det nye forslag er en revideret udgave af dette forslag.

Med forslaget ønsker Kommissionen at etablere en permanent Performance Review Body (PRB)-funktion, der udøves af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Etableringen af denne funktion kræver en række ændringer, for dels at oprette det nye organ i EASA, og dels for at sikre at PRB etableres med den nødvendige uafhængighed, ekspertise, og de påkrævet ressourcer til at løse de opgaver, som foreslås i SES II+ forslaget. Ændringsforslaget er derfor i høj grad kendetegnet ved, at den fastsætter strukturen af PRB, sikrer uafhængigheden fra EASA og specificerer kompetencerne til de nyoprettede funktioner i PRB.

PRB's rolle og opgaver vil blive hjemlet i SES II+ forslaget, og de to forslag er derfor indbyrdes afhængige.

Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 21. oktober 2020. Forslaget er fremsat med hjemmel i TFEU artikel 100, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TFEU artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Det portugisiske formandskab har præsenteret udkast til kompromisforslag for både SES II+ forslaget og EASA-forslaget. I kompromisforslaget fastholder man PRB-funktionen, som den er i dag, hvor det er Kommissionen, der kan designere et PRB til at rådgive den i vurderingen af de nationale præstationsplaner.

Med kompromisforslag bortfalder størstedelen af ændringerne til EASA-forslaget dermed, da PRB ikke ønskes at blive et permanent organ etableret i EASA.

### **Formål og indhold**

Kommissionens overordnede formål med SES II+ pakken er at forbedre den samlede effektivitet af den måde, hvorpå det europæiske luftrum er organiseret og styret, gennem en reform af den industri, der leverer luftfartstjenester (ANS). For Kommissionen er et vigtigt element heri etableringen af en permanent Performance Review Body (PRB).



Kommissionens ændringsforslag fastlægger sammensætningen af og de relevante krav til organerne og funktionsindehaverene med henblik på at gøre det muligt for EASA at fungere som PRB. De opgaver og beføjelser, der skal tildeles EASA til disse formål, er fastlagt i SES II+ forslaget. De omfatter vurdering og godkendelse af de udpeget lufttrafiktjenesteudbyders præstationsplaner, rådgivning til Kommissionen vedrørende Network Performance Plan, overvågning af Performance og verifikation af enhedsrater for udbydere af lufttrafiktjenester.

PRB eksisterer i dag som et rådgivende organ i Kommissionen med ekspertise inden for lufttrafikstyring og økonomisk regulering. PRB's opgave er at assistere Kommissionen i dens vurdering af medlemslandenes præstationsplaner.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag bortfalder de nye påtænkte funktioner for PRB, og PRB forbliver i den rådgivende rolle, som PRB har i dag.

Kommissionens forslag til ændring af EASA-forordningen, som indeholdte bestemmelser om implementering af det fælles europæiske luftrum (SES), den interne organisering af PRB, arbejdsgangene i PRB samt finansiering er dermed i det store hele bortfaldet.

Kommissionen vil dog gennem gennemførselsretsakter kunne designere et rådgivende PRB og udpege dets formand og medlemmer i henhold til SES II+ forslaget.

### **Europa-Parlamentets udtalelser**

Sagen behandles i Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN-udvalget).

Europa-Parlamentet betænkning foreligger endnu ikke.

### **Nærhedsprincippet**

Artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde giver EU ret til at handle på dette område, som er et område med delt kompetence. For så vidt angår ændringsforslaget, falder beføjelsen til at vurdere og godkende præsentationsplanerne allerede under Kommissionskompetence, hvorfor oprettelsen af PRB med de beføjelser, som følger, vurderes at overholde nærhedsprincippet.

### **Gældende dansk ret**

Området er i dag reguleret af de gældende EU-forordninger.



## **Konsekvenser**

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget forventes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget forventes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

## **Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU-Specialudvalget for transport med frist den fredag den 16. oktober 2020.

Der er modtaget følgende høringssvar:

### Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget høringen om revision af EASA-forordningen d. 25. september 2020.

Forslaget hænger sammen med Kommissionens forslag (KOM (2020) 579) om revision af Single European Sky 2+.

Nærværende høringssvar skal derfor ses i sammenhæng med høringssvaret til forslaget om revisionen af Single European Sky 2+.

Dansk Erhverv støtter generelt en sikker og effektiv trafikstyring af den europæiske luftfart.

Implementeringen af Single European Sky er i den henseende et vigtigt skridt på vejen.





Dansk Erhverv støtter overordnet Kommissionens forslag til revision af EASA-forordningen vedr. et Performance Review Body.

Dansk Erhverv kan støtte tilgangen om, at det nye Performance Review Body etableres med tilstrækkelig uafhængighed, der sikrer adskillelse mellem udførelsen af opgaverne vedrørende 'performance' for det fælles europæiske luftrum og agenturets aktiviteter som sikkerhedsmyndighed.

Der lægges op til, at finansieringen af det nye Performance Review Body skal findes ved gebyrer og afgifter pålagt luftfartstjenesteudbydere. Det er i den forbindelse vigtigt, at de økonomiske byrder står mål med fordelene ved det nye organ, og at luftfartsbranchen i sidste ende ikke unødigt rammes i en i forvejen vanskelig økonomisk situation som følge af covid-19.

Der henvises i øvrigt til høringssvaret for forslaget om revision af Single European Sky 2+.

#### Naviair:

Naviair skal først og fremmest takke for muligheden for at komme med bemærkninger til forslagene om hhv. SES II+ og PRB. Vi er godt i gang med at se på det store materiale og delelementerne heri for at se nærmere på, hvilken potentiel indflydelse det vil komme til at have på Naviairs virksomhed.

Umiddelbart forekommer SES II+ til at være fremtidsorienteret i forhold til at omfatte droneområdet og have fokus på miljø og data-delning – alle områder, som vi finder særdeles relevante, men samtidig ser vi også forslaget i sin nuværende form som blivende et omfattende opgør med den eksisterende struktur på luftfartsområdet i Danmark og for Naviair som samlet virksomhed.

Vi ser frem til at arbejde mere med materialet og deltager meget gerne i udarbejdelse af nærmere analyser af konsekvenser ved forslaget.

#### Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) og DI Transport

EU-specialudvalg for Transport: Bemærkninger til Kommissionens forslag til revision af SES II+ samt EASA-forordningen



Transportministeriet har med mail af 25. september 2020 anmodet om eventuelle kommentarer til ovennævnte forslag fra EU-Kommissionen. Nedenstående bemærkninger afgives på vegne af Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.

Formålet med forslaget til revision af Single European Sky Act II+ er, at sikre realiseringen af det overordnede formål om forbedring af effektiviteten i styringen af EU's luftrum. Forslaget skal således rette op på nuværende ineffektivitet i systemet, der ikke mindst betyder, at de betydelige forventninger om brændstoffeffektivisering, der er indeholdt i de oprindelige SES-mål, aldrig er blevet realiseret.

Vi støtter op alle initiativer, der effektivt vil medvirke til effektivisering af luftrumsstyringen. Det gælder reduktion af omkostninger ved benyttelse af luftrummet, og ikke mindst realiseringen af den brændstoffeffektivisering, som SES-pakken, og senest Green Deal, har givet et endnu uopfyldt løfte om. Vi skal i sammenhæng med brændstoffeffektivisering henviser til, at netop effektiviseringen af luftrummet indgår som en central forudsætning i Luftfartens Klimapartnerskabs anbefalinger. For de samlede danske luftfarts-emissioner indregnes SES-bidraget med 4 % i forhold til realisering af målsætningerne for 2030.

Der lægges med forslaget op til en række præciseringer og opstramninger af de gældende regler. Forslaget synes at indeholde flere gode elementer, f.eks. muligheden for takstrabat, når en bruger flyver med bæredygtigt flybrændstof samt en betoning af, at det samlede netværk er vigtigere end lokale hensyn. Det er naturligvis positivt.

Der lægges op til, at der på overordnet EU-plan årligt fastlægges mål for det samlede netværk. Det er således mål som de enkelte medlemsstater er forpligtet til at indarbejde i de nationale planer, og som skal godkendes af Performance Review Body (PRB). I tilfælde af non-compliance følger en omstændelig 3-trins proces, hvorefter PRB ultimativt kan fastlægge det pågældende lands mål. Det fremgår ikke af teksten om PRB har sanktionsmuligheder, såfremt det pågældende land ikke opfylder målsætningerne. Det har betydning for forslagets reelle effektivitet, og bør klarlægges. Det bemærkes hertil, at forslaget alene indeholder sanktionsbestemmelser fra den enkelte medlemsstat overfor dens egne aktører.

Vi føler os ikke betrykket i, at ændringerne reelt vil sikre den fornødne effektivisering af luftrummet og dermed vil kunne levere på den lovede emissionsreduktion.



Vi anbefaler derfor, at Danmark i den videre proces prioriterer lovgivningens kapabilitet til at levere på de overordnede mål. Det kan i den forbindelse overvejes at arbejde for, at forordningens tekster styrkes med henblik på at øge omfanget af "free route airspace" i den sydlige del af EU / EØS-territoriet. Det tankesæt praktiseres allerede i Nordeuropa, først indført i det dansk-svenske luftrum og siden udbygget i det meste af Borealis-alliancens område - fra de baltiske lande i øst til Island i vest. Der er derfor ikke udfordringer med zig-zag flyvninger i den nordligste del af Europa, og dermed heller ikke med at realisere brændstoffeffektiviseringer. Problemerne ligger fra Tyskland og sydpå. Det forhold er præcis grunden til, at klimapartnerskabet ikke indregner 10 %, men 4 % i effektiviseringspotentiale.

Forslaget lægger endvidere op til en organisatorisk adskillelse mellem den nationale myndighed og de aktører myndigheden skal føre tilsyn med. Flere lande, herunder Danmark, har gennemført en sådan adskillelse. Forslaget giver de lande, der endnu ikke har gennemført separationen 48 måneder til at gennemføre den. Adskillelsen er et vigtigt element i effektiviseringen, så vi anbefaler derfor, at Danmark arbejder for en væsentlig kortere frist.

Formålet med ændringer i EASA-forordningen er at etablere hjemmel for, at EASA kan varetage rollen som Performance Review Body, jf. SES-forordningen. Vi er enige i målet om uafhængighed fra andre ATM-interesser, men anbefaler dog, at det grundig overvejes om den rolle er forenelig med EASA's primære opgave som luftfartssikkerhedsorgan.

Vi har derudover ikke andre bemærkninger til forslaget om EASA-forordningen.

Vi står naturligvis til rådighed for videre dialog.

Organisationer, som har afgivet høringssvar, men ikke havde bemærkninger:

- Foreningen af Rådgivende Ingeniører

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

De fleste medlemslande har generelt være skeptiske over for Kommissionens forslag, herunder også etableringen af PRB i EASA.

Den primære skepsis har dog været tilknyttet PRB's beføjelser beskrevet i Kommissionens SES II+ forslag.



Generelt er der fra medlemslandene bred opbakning til, at PRB ikke skal have beslutningskraft, det vil sige, at PRB bør fortsætte med at være et rådgivende organ. Samtidig er der konsensus om, at PRB, uanset konkret placering, skal agere uafhængigt af andre aktører i systemet. Der er også konsensus blandt medlemslandene om, at en endelig holdning til forslaget afhænger af udfaldet af SES II+ forslaget.

Medlemslandene har udtrykt generel opbakning til det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

### **Regeringens generelle holdning**

Regeringen har overordnet kunne støtte Kommissionens forslag til oprettelsen af PRB og har derfor været positiv overfor oprettelsen af en PRB-funktion med en organisatorisk og økonomisk uafhængighed, samt de nødvendige kompetencer og ekspertviden.

Kommissionens forslag er en videreførelse af den proces, der allerede er etableret i dag, men hvor Kommissionen lægger op til, at godkendelser vil ske i regi af en myndighed, som er uafhængig af Kommissionen. Regeringen finder det i den forbindelse vigtigt, at hvis PRB skulle ende med at blive placeret i EASA, skal det sikres, at EASA med ændringsforslaget ikke får direkte finansiering gennem en route afgifter.

Det er vigtigt for regeringen, at PRB ikke får beføjelser til at sanktionere lufttrafiktjenesteudbydere for manglende overholdelse af deres præstationsplaner mv. Regeringen mener i stedet, at dette er en national kompetence, som tilhører den nationale certificerende og eventuelt designerende myndighed.

Selv om regeringen overordnet har kunne støtte Kommissionens oprindelige forslag, stiller regeringen sig også generelt positiv overfor det portugisiske formandskabs kompromisforslag, hvor der ikke ændres i organiseringen af PRB.

Regeringens endelig holdning til forslaget vil være betinget af udfaldet af SES II+ forslag, da det er denne forordning, der fastlægger, hvor vidtgående beføjelser PRB vil få.

### **Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



Side 29/29

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 17. november 2020.