



NOTAT

MINISTEREN

Dato 21. november 2008

Dok.id

J. nr. 121-31

International kontor

Rasmus Jensen

Telefon +45 33 92 34 43

rje@trm.dk

**Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi)
den. 9. december 2008 – Transportdelen**

| | |
|--|----|
| Dagsordenpunkt 1: Forbedring af det europæiske luftfartssystemets præstationer og bæredygtighed, SES II | 2 |
| Dagsordenpunkt 2: Ændring af forordning angående flyvepladser, lufttrafikledelse samt luftfartstjenester, EASA..... | 8 |
| Dagsordenpunkt 3: Relationer med tredjelande inden for civil luftfart – Luftfartsaftale med Tunesien | 15 |
| Dagsordenpunkt 4: Relationer med tredjelande inden for civil luftfart – Luftfartsaftale med Algeriet | 17 |
| Dagsordenpunkt 5: Revision af Eurovignet-direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer | 19 |
| Dagsordenpunkt 6: Grønnere transport | 31 |



Dagsordenpunkt 1: Forbedring af det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed, SES II

KOM (2008) 388

Revideret notat

Resumé

På baggrund af en forventet stigning i efterspørgslen efter lufttransport, og for at forbedre og videreudvikle idéen om et fælles europæisk luftrum i relation til sikkerhed, kapacitet, omkostningseffektivitet og hensynet til miljøet, er der behov for en ny luftfartspakke – Single European Sky II (SES II).

Den oprindelige SES I-pakke fra 2004 har vist sig ikke at være tilstrækkelig til at gennemføre grundtanken om det fælles europæiske luftrum. SES II-pakken er fremsat med henblik på at skabe fornyet dynamik i arbejdet med etableringen af det fælles europæiske luftrum.

Det foreliggende forslag har blandt andet til formål at udvide luftrummet til at omfatte det nedre luftrum, pålægge medlemsstaterne at oprette ”funktionelle luftrumsblokke” samt udpege en uafhængig national tilsynsmyndighed, som skal sikre en hensigtsmæssig implementering af pakken.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremlagt den 25. juni 2008 og foreligger i dansk sprogversion pr. 14. juli 2008.

Forslaget er en del af en pakke fra Kommissionen, som består af:

- Dette forordningsforslag vedrørende forbedring af det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed (Single European Sky II)
- Et forordningsforslag vedrørende flyvepladser, luftrafikledelse samt luftrafiktjenester
- En meddelelse om Single European Sky II

Hertil kommer, at Kommissionen i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2 i forordning nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om Rådets forordning om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske luftrafikstyringssystem (SESAR) vil skulle fremlægge forslag til en samlet europæisk luftrafikstyringsplan (ATM-masterplan), som Rådet vil skulle godkende. Dette forslag fra Kommissionen er endnu ikke modtaget og indgår ikke i SES-II-pakken.



Det foreliggende forslag har til formål at forbedre og videreudvikle Single European Sky-konceptet i relation til sikkerhed, kapacitet og fly- og omkostnings-effektivitet. Målet er at skabe et reelt fælles europæisk luftrum inden udgangen af 2012.

I 2004 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet 4 forordninger om henholdsvis rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum, om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum, om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum samt om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyrsnet. Disse 4 forordninger har imidlertid ikke kunnet levere de ønskede resultater om etablering af et fælles europæisk luftrum. Forslaget skal ses på denne baggrund ud fra ønsket om at skabe en fornyet dynamik i arbejdet med etableringen af det fælles europæiske luftrum.

De vigtigste ændringsforslag består i:

- Single European Sky-området udvides til at omfatte hele luftrummet

Der skal ikke længere være en afgrænsning mellem det øvre luftrum og det lavere luftrum. Før var kun det øvre luftrum medtaget, nu er hele luftrummet (GND/SL- FL660) medtaget.

- Opstilling af konkrete mål i relation til reguleringen samt udarbejdelse af en præstations-ordning, som skal være myndighedsuafhængig.

Ifølge Kommissionen skal der for at forbedre præstationerne inden for ATM (lufttrafikledelse) og ANS (luftfartstjenester) etableres en ramme for definition, gennemførelse og håndhævelse af bindende præstationsmål på centrale områder svarende til de politikker, som er opstillet af ICAO (Organisationen for International Civil Luftfart)

Kommissionen vil således etablere en såkaldt præstationsordning, som blandt andet skal omfatte elementer som periodisk gennemgang, overvågning og bench-marking af luftfartstjenester og netfunktioners præstationer, procedurer og ansvarsområder, angivelse af centrale præstationsindikatorer til præstationsmåling og målfastsættelse, fastsættelse af fællesskabsdækkende præstationsmål på mindst 3 år og højst 5 år, kriterier for de nationale tilsynsmyndigheders udarbejdelse af nationale eller regionale præstationsplaner m.m. Endeligt nævnes kriterier og procedurer for Kommissionens vurdering, godkendelse, overvågning og håndhævelse af de nationale og/eller regionale præstationsplaner.

- Etablering af funktionelle luftrumsblokke.

Medlemsstaterne skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de såkaldte 'funktionelle luftrumsblokke' oprettes snarest muligt og senest ved



udgangen af 2012. Oprettelse af en funktionel luftrumsblok har til formål at ”sammenlægge” luftrum over landegrænserne med henblik på at opnå maksimal kapacitet og effektivitet i lufttrafikstyringsnettet inden for det europæiske luftrum, opretholde et højt sikkerhedsniveau, bidrage til at forbedre lufttrafiksystemets præstationer generelt og mindske miljøpåvirkningerne.

En funktionel luftrumsblok kan kun oprettes ved gensidig aftale mellem alle de medlemsstater, der har ansvaret for en del af det luftrum, som den funktionelle luftrumsblok omfatter. Ved tvister mellem to eller flere medlemsstater om en grænseoverskridende funktionel luftrumsblok, der vedrører luftrum under deres ansvarsområde, kan de berørte medlemsstater i fællesskab forelægge sagen for Udvalget for det Fælles Luftrum.

- Etablering af et rådgivende organ for luftfart.

Kommissionen vil nedsætte et rådgivende organ for luftfart, der skal bestå af luftfartstjenesteudøvere, sammenslutning af luftrumsbrugere, lufthavne, fabrikanter og faglige sammenslutninger. Organet har til opgave at rådgive Kommissionen om gennemførelse af det fælles europæiske luftrum.

- Etablering af en fælles europæisk flyveinformationsregion (EFIR).

Ifølge forslaget skal Fællesskabet og medlemsstaterne senest 4 år efter ændringsforordningens ikrafttræden anmode ICAO om at oprette og anerkende en fælles europæisk flyveinformationsregion (EFIR). EFIR udformes, så den dækker det luftrum, der hører ind under medlemsstaternes ansvarsområde, og den kan desuden omfatte europæiske tredjelandes luftrum.

Medlemsstaterne bevarer deres ansvar over for ICAO inden for de geografiske grænser for de øvre flyveinformationsregioner og de flyveinformationsregioner, som de har fået tildelt af ICAO på datoen for ændringsforordningens ikrafttræden.

- Luftfartsinformation.

Kommissionen skal i samarbejde med Eurocontrol og ICAO sikre adgangen til elektronisk luftfartsinformation af høj kvalitet. Kommissionen skal udvikle en fællesskabsdækkende luftfartsinformationsstruktur i form af en elektronisk integreret briefingportal, hvortil offentligheden har ubegrænset adgang. På denne portal kan findes luftfartsinformation, informationer fra meldekontorer for lufttrafiktjeneste (ARO), meteorologiske oplysninger og information om trafikstyring.

- Udpegning af en uafhængig national tilsynsmyndighed



Herudover indebærer forslaget bl.a., at der skal udpeges eller oprettes en tilsynsmyndighed, der som minimum er funktionel uafhængig af enhver anden offentlig eller privat enhed, som skal sikre gennemførelsen af de nye tiltag i forbindelse med etablering af det fælles europæiske luftrum.

2. Gældende dansk ret

De områder, der omfattes af forslaget, er reguleret i en række Bestemmelser for Luftfart. De danske regler bygger på internationale standarder, og forslaget er ligeledes baseret herpå.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer med frist den 4. august 2008:

AOP Danmark
Billund Lufthavn
Danish Airline Pilots Association
DANSAM
Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Dansk Industri
Erhvervsflyvningens Sammenslutning
Flyvebranchens Personaleunion
Foreningen af Danske Flyrelaterede Virksomheder
Færøernes Landsstyre
Grønlands Lufthavnsvæsen
Kongelig Dansk Aeroclub
Københavns Lufthavne A/S
Scandinavian Airlines System

Der er indkommet høringssvar fra DI Transport og Scandinavian Airlines System.

DI Transport oplyser, at Kommissionens forslag indebærer, at medlemslandene senest med udgangen af 2012 skal have etableret de funktionelle luftrumsblokke. I modsætning hertil vil de europæiske luftfartsselskaber være omfattet og forpligtet af EU's kvotehandelsordning fra 1. januar 2012. DI Transport finder, at der er tale om en klar uacceptabel tidsmæssig forskydning af de to lovgivningsmæssige initiativer. Det er afgørende, at effekterne af en mere effektiv europæisk lufttrafikstyring ses i sammenhæng med, at luftfarten pr. 1. januar 2012 omfattes af EU's kvotehandelssystem.

SAS byder Kommissionens forslag velkommen, som man mener vil have en positiv indvirkning på sikkerheden, miljøet, effektiviteten og økonomien inden for luftfartsområdet.



4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.

Forslaget medfører nye nationale opgaver og administrativt merarbejde i begrænset omfang. Udgifterne hertil afholdes inden for Transportministeriets eksisterende rammer. Der vil være tale om en række positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet SES II-pakken fuldt implementeret vil medføre færre forsinkelser, forbedret sikkerhed, samt mindre omkostninger til lufttrafikledelse og luftfartstjenester i Europa. Forslaget vil desuden have positive miljømæssige konsekvenser ved at reducere brændstofforbruget/CO₂-udslippet.

5. Nærhedsprincippet

Det er nødvendigt med fællesskabslovgivning på dette område, idet pakken skal erstatte de eksisterende overlappende nationale systemer.

Kommissionen anfører, at der i forslaget kun indgår de forhold, som er nødvendige og formålstjenlige, og at forslaget således er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet udviklingen af Single European Sky på grund af systemets overnationale karakter bedst kan løses på fællesskabsplan.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er positiv over for etablering af det fælles europæiske luftrum, da det er en forudsætning for, at man kan kontrollere og regulere den stigning, der forventes i lufttrafikken i fremtiden. Regeringen hilser det derfor velkomment, at Kommissionen har fremlagt en pakke, der skal sikre, at der reelt sker fremskridt på dette område, således at unødvendige forsinkelser, gener for passager og uheldige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet undgås.

Regeringen er enig i, at der med det foreliggende forslag, herunder ikke mindst konceptet med en præstationsorienteret tilgang sikres fremdrift i etableringen af det fælles europæiske luftrum.

Regeringen finder i relation til forslaget om en uafhængig tilsynsmyndighed, at det er afgørende – bl.a. af finansielle, styringsmæssige og økonomiske hensyn – at dette skal kunne oprettes inden for allerede eksisterende myndigheders område, f.eks. Statens Luftfartsvæsens område. Og at der ikke skal oprettes en ny offentlig myndighed til brug herfor.

Regeringen finder, at det er væsentligt at understrege betydningen af en paneuropæisk tilgang til det fælles luftrum, dvs. en tilgang på et bredt europæisk plan.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger



Forslaget har været behandlet flere gange i Transportarbejdsgruppen under Ministerrådet for Transport. Det har fremgået af disse drøftelser, at medlemsstaterne generelt er positivt indstillet over for Kommissionens ønske om at effektivisere det europæiske luftrums præstationer og bæredygtighed.

Diskussionen har især fokuseret på at få præciseret bestemmelserne vedrørende præstationsordningen, herunder Kommissionens rolle i forbindelse med fastsættelse af nationale præstationsplaner, samt bestemmelserne vedrørende funktionelle luftrumsblokke, ikke mindst tidspunktet for disses oprettelse, hvor man har kunnet konstatere, at visse lande ønsker en dato, der ligger efter 2012.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Europaudvalget blev orienteret om forslaget under dagsordenspunktet "Siden sidst" den 3. oktober 2008



Dagsordenpunkt 2: Ændring af forordning angående flyvepladser, lufttrafikledelse samt luftfartstjenester, EASA

KOM (2008) 390

Revideret notat

Resume

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) arbejdskompetencer dækker i dag områder som luftdygtighed, flyoperationer og certificering af luftfartspersonel. Kommissionen foreslår at udvide EASA's kompetenceområder til også at omfatte lufttrafikstyring og luftfartstjenester samt lufthavne, med henblik på at alle sikkerhedselementer er dækket i Kommissionens bestræbelser på at skabe et sikkert Single European Sky-område.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremlagt den 25. juni 2008 og foreligger i dansk sprogversion pr. 14. juli 2008.

Forslaget er en del af en pakke fra Kommissionen, som består af 3 dele:

- Dette forordningsforslag vedrørende flyvepladser, lufttrafikledelse samt luftfartstjenester
- Et forordningsforslag vedrørende forbedring af det europæiske luftfartssystemets præstationer og bæredygtighed (Single European Sky II)
- En meddelelse om Single European Sky II

Hertil kommer, at Kommissionen i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2 i forordning nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) vil skulle fremlægge forslag til en samlet europæisk lufttrafikstyringsplan (ATM-masterplan), som Rådet vil skulle godkende. Dette forslag fra Kommissionen er endnu ikke modtaget og indgår ikke i denne pakke.

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) blev oprettet ved forordning (EF) nr. 1592/2002, som trådte i kraft i 2002. Denne forordning overdrog opgaver inden for to områder til agenturet, nemlig luftdygtighed og miljøcertificering af luftfartsmateriel, luftfartsdele og luftfartsapparat, der sammen med de organisationer, som er ansvarlige for deres udformning, fremstilling og vedligehold, skal overholde de fælles bindende regler, som Kommissionen har vedtaget. Forordning (EF) nr. 216/2008 udvidede EASA's opgaver til at omfatte flyveoperationer, pilotcertificering og – inden for rammerne af Chicagokonventionen – sikkerheden for tredjelands luftfartøjer. Opgaverne omfatter bl.a.



standardinspektioner og sikkerhedstilsyn, herunder ansvaret for rampeinspektioner.

Det foreliggende forslag har til formål yderligere at udvide EASA's opgaver til også at omfatte flyvepladser og lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS).

For så vidt angår ATM/ANS indebærer forslaget følgende:

- Hele det luftrum, som traktaten finder anvendelse på, og hele det luftrum, hvor forordning (EF) nr. 551/2004 finder anvendelse, omfattes af fællesskabslovgivningen. Det betyder, at nedre luftrum også omfattes, i modsætning til tidligere, hvor der var en geografisk nedre grænse.
- Specifikke fælles væsentlige krav med henblik på at reducere alle sikkerhedsrisici i forbindelse med brugen af luftrummet indføres som et yderligere bilag til grundforordningen.
- Brugen af enhver luftrumsblok styres af et driftskoncept, der udformes med henblik på at mindske risikoen for sammenstød mellem luftfartøjer og mellem luftfartøjer og jorden.
- Luftrumsbrugere skal overholde de regler, der er udstedt med henblik på overholdelse af de driftskoncepter, der gælder i det luftrum, hvori de opererer, og skal gøre brug af de tjenester, der obligatorisk gælder for brugen af det pågældende luftrum.
- Organisationer og personale, der er involveret i lufttrafikstyring og luftfartstjenester, bliver ansvarlige for implementeringen af de gældende væsentlige krav.
- Flyveledere og organisationer, der er involveret i flyveledertræning, skal certificeres.
- Systemer og komponenter, der anvendes ved ydelse af lufttrafikstyring og luftfartstjenester, skal overholde passende sikkerhedskrav, når deres afgørende betydning for sikkerheden gør dette berettiget.
- Kommissionen gives bemyndigelse til at vedtage gennemførelsesbestemmelser, der definerer de detaljerede krav, som ovennævnte organisationer, personale og systemer og komponenter skal overholde, samt – hvor dette er relevant – de certificeringsprocedurer, der skal gælde.
- Sådanne gennemførelsesbestemmelser skal som udgangspunkt baseres på de tilsvarende bestemmelser i forordningerne om det fælles europæiske luftrum. Der skal udformes overgangsordninger, som skal sikre



kontinuiteten for godkendelser, der allerede er udstedt i henhold til bestemmelserne for det fælles europæiske luftrum.

- Tilsynet med, at organisationer overholder de væsentligste krav og gennemførelsesbestemmelser varetages af medlemsstaternes kompetente myndigheder. Tilsynet med organisationer, der er hjemmehørende i tredjelande, eller som yder tjenester i mere end 3 medlemsstater varetages af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA).
- Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) får bl.a. til opgave at udarbejde udkast til gennemførelsesbestemmelser og certificeringsspecifikationer, analysere sikkerheden og foretage standardinspektioner hos de nationale kompetente myndigheder.
- Ydere af lufttrafikstyring og luftfartstjenester skal vedtage og gennemføre styringssystemer, som også omfatter sikkerhedsaspekter og skal certificeres. Dette gælder dog ikke tjenesteydere, der alene leverer flyveinformation eller forpladstjenester på flyvepladser, idet disse blot skal afgive en erklæring om deres kompetencer.
- Sikkerhedskritisk udstyr skal kunne underkastes specifikke certificeringsordninger, der kan indebære, at konstruktører og producenter skal dokumentere deres kompetencer.

For så vidt angår flyvepladser indebærer forslaget følgende punkter:

- Alle flyvepladser, der er åbne for offentligheden, og som kan betjene flyvninger efter instrumentflyveregler eller luftfartøjer over en vis vægt, skal omfattes af Fællesskabets lovgivning.
- Der skal i et supplerende bilag til grundforordningen fastsættes specifikke fælles væsentlige krav om fysiske kendetegn, infrastruktur, flyvepladsudstyr, drift og administration samt afbødning af risici, der forekommer i flyvepladsers umiddelbare nærhed.
- Flyvepladssejere, flyvepladsoperatører, organisationer eller personale, der leverer tjenester eller udstyr, som kan påvirke sikkerheden i forbindelse med flyvepladsens drift, skal under medlemsstaternes kontrol og tilsyn sørge for, at disse væsentlige krav gennemføres.
- Flyvepladsoperatører skal vedtage og gennemføre styringssystemer, som også omfatter sikkerhedsaspekter.
- Det Europæiske Luftfartsagentur (EASA) får bl.a. til opgave at udarbejde udkast til gennemførelsesbestemmelser og certificeringsspecifikationer, analysere sikkerheden og foretage standardinspektioner.



- Kommissionen bemyndiges til at vedtage gennemførelsesbestemmelser, som indeholder de detaljerede krav, de ovennævnte organisationer og personer skal overholde, og til at fastlægge de relevante certificeringsprocedurer.
- Gennemførelsesbestemmelserne afpasses efter flyvepladsens kompleksitet, under hensyntagen til arten og mængden af dens aktiviteter. De bør svare til ICAO's relevante normer og anbefalet praksis (SARP)
- Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) bemyndiges til at varetage certificeringsspecifikationer, der anvendes i certificeringsprocessen, for at de væsentlige krav kan gennemføres på en fleksibel måde, samtidig med at der opnås et ensartet sikkerhedsniveau.
- Flyvepladsens udformning og drift certificeres hver for sig, men der kan udstedes et enkelt certifikat, når flyvepladsens ejer og operatør er samme person.
- Operatører af flere flyvepladser, der har oprettet passende centrale funktioner, kan anmode om et enkelt certifikat, som dækker driften og administrationen af alle de flyvepladser, de er ansvarlige for.
- Overensstemmelseskontrollen af flyvepladsens udstyr indgår uafhængigt af den påtænkte anvendelse i certificeringen af flyvepladsens udformning og dens operatør, hvorimod sikkerhedskritisk udstyr kan pålægges specifikke certificeringsordninger.

2. Gældende dansk ret

De områder, der omfattes af forslaget, er reguleret i en række Bestemmelser for Civil Luftfart. De danske regler bygger på internationale standarder, og forordningsforslaget er ligeledes baseret herpå.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer med frist den 4. august 2008:

AOP Danmark
Billund Lufthavn
Danish Airline Pilots Association
DANSAM
Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Dansk Industri
Erhvervsflyvningens Sammenslutning



Flyvebranchens Personaleunion
Foreningen af Danske Flyrelaterede Virksomheder
Færøernes Landsstyre
Grønlands Lufthavnsvæsen
Kongelig Dansk Aeroclub
Københavns Lufthavne A/S
Scandinavian Airlines System

Der er indkommet hørings svar fra Scandinavian Airlines System.

Scandinavian Airlines System har ikke haft konkrete bemærkninger til dette forordningsforslag, men støtter og byder pakken fra Kommissionen velkommen, som man mener, vil have positiv indvirkning på sikkerheden, miljøet, effektiviteten og økonomien inden for luftfartsområdet.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.

Forslaget medfører nye nationale opgaver og administrativt merarbejde i begrænset omfang. Udgifterne hertil afholdes inden for Transportministeriets eksisterende rammer. Forslaget medfører i sig selv ingen samfundsøkonomiske konsekvenser, men samlet forventes det, at SES II-pakken fuldt implementeret vil medføre færre forsinkelser, forbedret sikkerhed, samt mindre omkostninger til lufttrafikledelse og luftfartstjenester i Europa. Forslaget vil desuden have positive miljømæssige konsekvenser ved at reducere brændstofforbruget/CO₂-udslippet.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen oplyser, at baggrunden for forslaget er, at det er nødvendigt med yderligere risiko-reducerende tiltag for at sikre flysikkerheden ved en harmoniseret regulering i medlemsstaterne af reglerne for lufttrafikledelse samt lufttrafiktjenester – især for at medvirke til etablering af et sikkert Single European Sky-område i EU.

Der er behov for en harmoniseret udvikling af sikkerhedsregulering og effektiv implementering heraf for at opretholde og forbedre sikkerhedsniveauet i Europa. Baggrunden herfor er blandt andet den stigende vækst i lufttrafikken, overbelastning af luftrummet samt indførelse af ny teknologi på området.

Ifølge Kommissionen er det problematisk, at der i EU-medlemsstaterne er så store forskelle i anvendelsen og især i overholdelsen af de mange forskellige ikke-bindende standarder i relation til sikkerhed inden for luftfart. EU har allerede i 2002 besluttet, at svaret på denne store sikkerhedsmæssige udfordring må være etablering af en samlet europæisk enhed kendt som 'the European Aviation Safety Agency' (EASA). EASA's arbejdskompetencer dækker områder som luftdygtighed, flyoperationer og licenser til luftpersonel.



Målet vil være at skabe et reelt fælles europæisk luftrum inden 2012. Borgere i EU har ifølge Kommissionen ret til det bedste lufttransportsystem. Det er nødvendigt med et fællesskabssystem, som skal erstatte de eksisterende overlappende nationale systemer.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet udviklingen af nye systemer vedrørende flyvepladser, lufttrafikledelse samt lufttrafiktjenester på grund af systemernes overnationale karakter bedst kan løses på fællesskabsplan.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er positiv over for etablering af det fælles europæiske luftrum, da det er en forudsætning for, at man kan kontrollere og regulere den stigning, der forventes i lufttrafikken i fremtiden. Regeringen hilser det derfor velkomment, at Kommissionen har fremlagt en pakke, der skal sikre, at der reelt sker fremskridt på dette område, således at unødvendige forsinkelser, gener for passager og uheldige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet undgås.

Regeringen er i den forbindelse positiv overfor, at EASA's arbejdsområder nu bliver udvidet til også at omfatte lufttrafikstyring, luftfartstjenester samt lufthavne. EASA råder imidlertid for nærværende ikke over de fornødne faglige og personalemæssige ressourcer, hvorfor det er vigtigt, at EASA får den fornødne tid til at opbygge såvel de faglige som personalemæssige forudsætninger for at kunne påtage sig opgaverne.

Regeringen mener desuden, at der bør være en nedre grænse for hvilke lufthavne, der omfattes af EU-reglerne. Det er derfor regeringens holdning, at lufthavne der ikke regelmæssigt eller i nævneværdigt omfang betjener større civile passagerfly, ikke bør være omfattet af det fælles europæiske regelsæt i EASA.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været behandlet i Transportarbejdsgruppen under Ministerrådet for Transport. Medlemsstaterne er generelt positive indstillet over for Kommissionens ønske om at udvide EASA's arbejdsområder.

Primært er bestemmelserne om anvendelsesområdet for forordningen blevet drøftet. Flere lande er skeptiske overfor Kommissionens forslag om meget detaljeret certificering på lufttrafikstyringsområdet, som det frygtes kan føre til tekniske handelshindringer og unødvendigt bureaukrati. Samtidig er der stillet forslag om, at primært militære lufthavne undtages fra forordningen, så det undgås, at mindre militære lufthavne "lukker" for civil trafik på grund af de omkostninger, der er forbundet med at leve op til forordningens regler.

8. Europa-Parlamentets udtalelser



Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

Side 14/33

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenpunkt 3: Relationer med tredjelande inden for civil luftfart – Luftfartsaftale med Tunesien

KOM nr. foreligger ikke

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har foreslået, at den bemyndiges til at indlede forhandlinger med Tunesien om indgåelse af en samlet aftale på luftfartsområdet – efter samme model, som ved aftalen tidligere indgået med Marokko, og som Kommissionen tidligere har fået mandat til at forhandle om med Jordan, Israel og Libanon.

Hovedformålet med forslaget er en markedsåbning mellem EU og Tunesien med harmoniserede vilkår så vidt muligt på grundlag af EU's bestemmelser herfor. Man forudser en aftale med indbyggede faser og overgangsregler, og aftalen vil gradvis erstatte medlemslandenes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Tunesien. Under forhandlingerne skal Kommissionen have bistand fra et særligt udvalg udpeget af Rådet og regelmæssigt rapportere til Rådet om forhandlingernes gang.

2. Gældende dansk ret

Luftfartsrelationerne mellem Danmark og Tunesien reguleres i henhold til luftfartsloven samt den bilaterale luftfartsaftale med Tunesien.

3. Høring

Ikke relevant.

4. Forslagets konsekvenser

Der må forventes positive samfundsøkonomiske konsekvenser af en liberalisering af luftfartsrelationerne mellem EU og Tunesien.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Den danske regering er positivt indstillet over for forslaget.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger



Der forhandles fortsat om detaljer i forslaget. Medlemslandene forventes at ville give Kommissionen mandat til at indlede forhandlinger med Tunesien.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenpunkt 4: Relationer med tredjelande inden for civil luftfart – Luftfartsaftale med Algeriet

KOM nr. foreligger ikke

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har foreslået, at den bemyndiges til at indlede forhandlinger med Algeriet om indgåelse af en samlet aftale på luftfartsområdet – efter samme model, som ved aftalen tidligere indgået med Marokko, og som Kommissionen tidligere har fået mandat til at forhandle om med Jordan, Israel og Libanon.

Hovedformålet med forslaget er en markedsåbning mellem EU og Algeriet med harmoniserede vilkår så vidt muligt på grundlag af EU's bestemmelser herfor. Man forudser en aftale med indbyggede faser og overgangsregler, og aftalen vil gradvis erstatte medlemslandenes eventuelle eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Algeriet. Under forhandlingerne skal Kommissionen have bistand fra et særligt udvalg udpeget af Rådet og regelmæssigt rapportere til Rådet om forhandlingernes gang.

2. Gældende dansk ret

Luftfartsrelationerne mellem Danmark og Algeriet reguleres i henhold til luftfartsloven. Danmark har ingen bilateral luftfartsaftale med Algeriet.

3. Høring

Ikke relevant.

4. Forslagets konsekvenser

Der må forventes positive samfundsøkonomiske konsekvenser af en liberalisering af luftfartsrelationerne mellem EU og Algeriet.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Den danske regering er positivt indstillet over for forslaget.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger



Der forhandles fortsat om detaljer i forslaget. Medlemslandene forventes at ville give Kommissionen mandat til at indlede forhandlinger med Algeriet.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenpunkt 5: Revision af Eurovignet-direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

KOM (2008) 436

Revideret notat

Resumé:

Kommissionen har som led i en ”grøn transportpakke” fremlagt forslag til ændring af ”Eurovignet-direktivet”. Ændringen har til formål at gøre det muligt for medlemsstaterne at opkræve vejafgifter for lastbiler, der afspejler vejgodstrafikkens eksterne omkostninger i form af luftforurening, støjpåvirkning og trængsel. Afgiftsprovenuet fra den del af vejafgiften, der knytter sig til eksterne omkostninger, foreslås øremærket til investeringer i projekter mv., der virker i retning af en bæredygtig godstransport. Samtidig foreslås direktivets anvendelsesområde udvidet fra kun at omfatte det transeuropæiske vejnet til at omfatte hele vejnettet i medlemsstaterne.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget af Europa-Kommissionen den 8. juli 2008. Det er fremsat i henhold til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

I forbindelse med vedtagelsen i 2006 af ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, jf. direktiv 2006/38/EF, opfordrede Europa-Parlamentet og Rådet Kommissionen til at udarbejde en rapport om en almindeligt anvendelig, gennemskuelig og forståelig model til vurdering af transportens eksterne omkostninger. Kommissionen blev bedt om at fremlægge forslag til en strategi for trinvis anvendelse af denne model på alle transportformer (dvs. endemålet er en metode til beregning af eksterne afgifter for vejtransport, jernbanetransport, luftfart, søtransport og indre vandveje), eventuelt ledsaget af et forslag til revision af direktiv 1999/62/EF.

På denne baggrund har Kommissionen den 8. juli 2008 udsendt en ”Grøn transportpakke”, der ud over forslaget (KOM(2008)436) til ændring af Eurovignet-direktivet indeholder en meddelelse med en model og en strategi for internalisering af eksterne omkostninger samt en meddelelse vedrørende støjbe-grænsningsforanstaltninger for den bestående jernbaneflåde.

Det fremlagte forslag ændrer ikke væsentlig ved substansen i det gældende direktiv. Medlemsstaterne vil således fortsat kunne pålægge afstandsbase-rede af-



gifter (vejafgifter) for at dække vejgodstrafikkens infrastrukturomkostninger, dvs. omkostninger til anlæg, vedligehold og drift af vejinfrastrukturen.

Det gældende direktiv sætter en grænse for provenuet fra vejafgifter. Det er således ikke muligt at indregne eksterne omkostninger som følge af vejgodstrafikkens luftforurening, støjgener og som følge af mangel på kapacitet i vejnettet.

I nærværende forslag gives medlemsstaterne mulighed for også at pålægge afgifter til dækning af eksterne omkostninger i form af luftforurening (NO_x og partikler), støj og trængsel. For at sikre at vejafgifter, der bygger på eksterne omkostninger, anvendes ensartet inden for det indre marked, indeholder det foreliggende forslag en række regler, der fastsætter fælles principper og mekanismer for afgiftsberegning af de nævnte eksterne omkostninger.

I forhold til det gældende direktiv sker der dermed udvidelser af direktivets handlerum på tre måder:

- 1) Højere afgift i gennemsnit per kilometer
- 2) Større forskel mellem høj og lav afgift
- 3) Miljøvenlige investeringer gennem øremærkning

For det første åbnes mulighed for at indregne tre typer eksterne omkostninger i vejafgiftens størrelse, hvorved afgiften kan forøges fra det nuværende niveau, hvor infrastrukturomkostningen udgør et loft. Ud over infrastrukturomkostningen foreslås det således, at der kan indregnes eksterne omkostninger for luftforurening, støj og trængsel.

For det andet gives mulighed for at udvide spændet i afgiften mellem højeste og lavest takst. Der udvides dog ikke med nye differentieringsparametre i forhold til 2006-direktivet, men i og med at der bliver mulighed for at pålægge yderligere afgifter på de mest forurenende køretøjer, bliver forskellen mellem de maksimale afgifter for disse og de maksimale afgifter for mindre forurenende køretøjer større end i dag.

For det tredje foreslås det, at indtægter fra vejafgiften, som ligger ud over infrastrukturomkostningen, øremærkes projekter, der bidrager til en bæredygtig godstransport.

På denne baggrund giver direktivforslaget medlemsstaterne mulighed for at indregne et beløb, der afspejler omkostningerne ved luftforurening og støj fra trafikken i den afgift, de pålægger tunge lastbiler, og det tillader, at der beregnes en afgift for spidsbelastningsperioder på grundlag af den trængsel, der skabes for de øvrige køretøjer. Betalingen for disse eksterne omkostninger kan varieres efter tidspunkt på dagen eller året og efter køretøjets emissioner.



Forslaget udvider det gældende direktivs anvendelsesområde, så det ikke kun dækker det transeuropæiske vejnet, men hele vejnettet i medlemsstaterne.

Medlemsstaterne må ifølge forslaget ikke indrømme nogen brugere rabatter eller nedsættelser af en vejafgift, for så vidt angår det afgiftselement, der vedrører eksterne omkostninger. Derimod ændres der ikke i rabatmulighederne i relation til det afgiftselement, der vedrører infrastrukturomkostninger.

Ifølge forslaget skal medlemsstaterne, som pålægger en afgift for eksterne omkostninger, sikre, at afgiftsprovenuet øremærkes til foranstaltninger, der tager sigte på at lette effektiv prissætning, mindske forurening fra vejtrafik ved kilden og afbøde dens virkninger, forbedre køretøjernes CO₂- og energieffektivitet og udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugerne. Dette indebærer, at medlemsstaterne skal bruge det provenu, der afspejler de eksterne omkostninger, til at gøre transporten mere bæredygtig ved hjælp af sådanne projekter som forskning og udvikling i mindre forurenende og mere energieffektive køretøjer, afbødning af virkningerne af forurening fra vejtransporten eller yderligere alternativ infrastrukturkapacitet til brugerne. Kommissionens hensigt med dette forslag om øremærkning er dels at tilvejebringe finansiering af tiltag, der gør transport mere bæredygtig, dels at opnå større forståelse og opbakning blandt transportbrugere i relation til afgiften.

Afgifter for eksterne omkostninger skal ifølge forslaget opkræves ved hjælp af et elektronisk system i overensstemmelse med direktiv 2004/52/EF ("Bom-pengedirektivet"), således at der ikke skabes hindringer for en smidig trafikudvikling og lokale gener ved betalingsstationer med stop i trafikken i form af kødannelser m.v..

Endelig foreslås, at medlemsstaterne skal udpege en myndighed til at fastsætte afgiften efter en fælles metode, der let kan holdes øje med og tilpasses den videnskabelige udvikling. Baggrunden herfor er, at det er en myndighedsopgave at påse, at eventuelle afgifter fastsættes i overensstemmelse med direktivets regler. Der vil typisk være tale om en statslig administrativ myndighed.

Direktivet ændrer ikke på medlemslandenes mulighed for at anvende tidsbase-rede brugsafgifter op til en maksimumssats. Direktivet indeholder dog en præcisering af forholdet mellem satserne for måneds-, uge- og dagsbetaling for så vidt angår brugsafgiften. Hensigten hermed er at sikre, at lejlighedsvis brugere, der ofte er udenlandske transportvirksomheder, ikke diskrimineres, og dermed undgå konkurrenceforvridning.

2. Gældende dansk ret

Området er reguleret ved vejbenyttelsesafgiftsloven (jf. lovbekendtgørelse nr. 11 af 8. januar 2006).



Såfremt Danmark vælger at opkræve afgifter af lastbiler for eksterne omkostninger, vil denne lov skulle ændres.

3. Høring

Følgende organisationer er blevet hørt over forslaget:

International Transport Danmark, DI-Transport, Forbrugerrådet, Offentligt Ansattes Organisationer, DSB, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Jernbaneforbund, Danske Havne, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Kommunernes Landsforening, FDM, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Handel Transport og Service, Danske Busvognmænd, HK Trafik & Jernbane, HTSA, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Transport og Logistik, Landbrugsrådet, Fagligt Fællesforbund, Danske Regioner.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Erhvervs generelle holdning er, at erhvervskørsel skal undtages for afgifter. Det vil formodentlig kun have meget ringe effekt på trængslen at indføre afgifter på erhvervskørsel, da erhvervskørsel, grundet manglende alternativer, under alle omstændigheder skal foretages. Der findes allerede i dag, som et led i den almindelige konkurrence i branchen, et væsentligt pres på at optimere kørselsmønstre og logistik.

Det er Dansk Erhvervs opfattelse, at såfremt man ønsker at begrænse emissionerne fra erhvervstrafikken skal det ske via andre instrumenter end afgifter eksempelvis via udvikling af nye motor- og brændstofteknologier, forbedring af chaufføruddannelsen samt investeringer i infrastruktur.

De reelle trængsels- og emissionsmæssige gevinster ligger derfor i at pålægge privatbilismen intelligente afgifter samtidig med at der skabes alternativer i form af pålidelig og komfortabel kollektiv trafik.

Der findes allerede i dag forskellige metoder til at beskutte transport. Det er kendetegnende ved de fleste systemer at administrationsomkostningerne er uacceptabelt høje. En effektiv udnyttelse af vejafgifter som angivet i direktivforslaget bygger på en ikke eksisterende teknologi, hvilket formodentligt vil medføre betydelige omkostninger til gennemførelse og administration af systemet.

Uanset Kommissionens angivelser om det modsatte finder Dansk Erhverv det fortsat relevant at Danmark rent geografisk i forhold til de centraleuropæiske lande må betragtes om en randstat. Danske forbrugere vil derfor alt andet lige komme til at betale mere for varerne, hvis forslaget indføres, hvilket skævrider den europæiske konkurrence.

DI Transport har bl.a. anført, at man ikke kan støtte Kommissionens forslag. DI Transport er som udgangspunkt positiv over for initiativer, der kan forbedre



miljøpræstationer og forbedre klimapåvirkningen. Men forslaget drejer sig alene om at opkræve højere afgifter.

Den seneste ændring af direktivet giver allerede mulighed for at differentiere udgifterne efter Eunorm, tidspunkt på dagen, ugedag eller årstid, dvs. efter forurening og trængsel. De miljømæssige gevinster af det nye forslag er derfor yderst begrænsede eller ikke eksisterende.

Det er DI Transports vurdering, at den nuværende beskatning af vejgodstransportsektoren i form af bl.a. brændstofafgifter fuldt ud dækker de eksterne omkostninger. Reduktion af trængsel, støj og emissioner skal løses omkostningseffektivt frem for at sætte afgifterne op.

Det er DI Transports vurdering, at forslaget ikke vil have positive konsekvenser for udledningen af CO₂ eller øvrige emissioner fra godstransport. Kommissionen foreslår, at eventuel CO₂-regulering ikke indregnes i de eksterne omkostninger, men reguleres via kommende ændring af energibeskatningsdirektivet og ved iblanding af biobrændstoffer. DI Transport deler vurderingen af, at CO₂ fra vejgodstransporten ikke bør reguleres via vejbenyttelsesafgifter, da de ikke vil afspejle det enkelte køretøjs faktiske CO₂-udledning eller belønne fx økokørsel eller eftermontering af aerodynamiske spoilere mv.

DI Transport kan ikke støtte en højere beskatning af transportsektoren, der allerede er meget højt beskattet. DI transport er derfor som udgangspunkt skeptisk over for Kommissionens strategi om at indregne eksterne omkostninger i transportafgifter. DI Transport har noteret sig, at forslaget alene vedrører lastbiler, men at det fremgår af Kommissionens strategi, at princippet skal udvides til andre godstransportformer.

Hvis målet for Kommissionen er en overflytning af godstransporten fra vej til bane, så er effekten af forslaget i givet fald yderst begrænset. De enkelte transportformer er dybt uafhængige af hinanden, og Kommissionens konsekvensanalyse viser da også, at forslaget vil føre til en samlet nedgang i godstransporten i EU og medføre øgede transportomkostninger. DI Transport ønsker i stedet, at man arbejder for at forbedre jernbanegodstransportens rammebetingelser.

En højere beskatning vil blot betyde øgede udgifter for erhvervslivet og forbrugere i Danmark og Europa, hvilket vil gå ud over den internationale konkurrenceevne og betyde en lavere økonomisk vækst. DI Transport er desuden uenig i Kommissionens betragtning om, at forslaget ikke giver forvriddning af det indre marked, da forslaget vil gå hårdt ud over de geografisk perifere lande, som fx Danmark.



Kommissionens forslag vil betyde en voldsom ekstra omkostning for brugen af fx de tyske motorveje. Den tyske maut udgør pr. 1. januar 2009 0,14 – 0,27 Euro pr. km.

På baggrund af Kommissionens eget estimat forventes en gennemsnitlig stigning på 4-5 eurocent pr. km, hvilket svarer til en stigning på 20-30 pct. Det vil give en ekstraregning til det danske erhvervsliv på ca. 150 mio. kr. årligt. Af forslaget fremgår, at man kan indregne op til 70 eurocent pr. km. Det vil i givet fald være en voldsom stigning af maut-udgifterne, og vil i værste fald betyde en ekstraregning til dansk erhvervsliv på op til 2,1 mia. kr. årligt.

International Transport Danmark (ITD) har henvist til DI Transports høringsvar.

Dansk Transport og Logistik (DTL) forholder sig overordnet kritisk til forslaget og kan ikke støtte forslaget.

DTL finder, at der allerede eksisterer mange muligheder for medlemslandene til at fokusere på at fremme en mere miljøvenlig transport igennem afgifter. I særdeleshed er diesel således pålagt høje afgifter, der efter DTL's opfattelse dækker de eksterne omkostninger ved f.eks. forurening.

Forslaget åbner muligheder for en ny måde at beskatte lastbiler yderligere, og uden at der er en garanti for, at det vil fremme mere bæredygtig transport. DTL er i særdeleshed stærkt tvivlende over for forslagens virkning i forhold til målet om reduktion af trængsel, da trængselsproblemet ikke skyldes den tunge trafik. Målinger foretaget af Vejdirektoratet viser således, at busser og lastbilers andel af trafikken i de kritiske perioder udgør 5-7 procent.

Endvidere opfattes anvendelsen af afgifter til dækning af eksterne omkostninger som en administrativt dyr måde at beskatte på.

DTL anfører en række specifikke bemærkninger til de enkelte artikler i forslaget. Herunder indgår bl.a.

- at forslaget burde reducere behovet for den såkaldte "mark-up" i særligt følsomme områder, når det gøres muligt at opkræve afgifter for miljøbelastning. I stedet udvides muligheden for mark-up til også at omfatte alternative ruter uden at der stilles krav om, at de alternative ruter er berørt af trængsel eller lider under forurening, som er tilfældet for hovedruten. Reelt kan man derfor lægge mark-up på alle ruter i et helt område, som f.eks. i Alperne.

- at der i forslaget henvises til tabeller i en håndbog, der er offentliggjort af Kommissionen, og hvor der er stor usikkerhed om de mange faktorer, der påvirker værdien af disse. Usikkerheden ses ikke i de anvendte gennemsnitsværdier, der kan bruges til at fastsætte afgiften, for så vidt angår de eksterne om-



kostninger. Bl.a. stikker de meget høje satser for trængselsomkostninger på op til 65 cent pr. km i øjnene. Det giver meget lidt mening at pålægge lastbiler en meget høj trængselsafgift på ”veje i forstæder” i perioder, hvor trængsel typisk forårsages af pendling.

- at det er utilfredsstillende, at Kommissionen ikke skal fremlægge en konkret vurdering af den foreslåede afgift på eksterne omkostninger i lighed med afgiften, som dækker infrastrukturomkostningen.

Samlet set må det også konstateres, at konsekvensanalysen ikke giver tilfredsstillende argumenter for, at det foreslåede tiltag er en hensigtsmæssig løsning, og at analysen samtidig opstiller en række kriterier for at øvelsen vil kunne have positiv effekt, så som internalisering for alle transportformer og krav om øremærkning.

Det er for DTL afgørende, at det må ske på et solidt og forsvarligt grundlag, hvis man vælger at forsøge at anvende afgifter til fremme af mere bæredygtig transport. Konsekvensanalysen fremlægger et imponerende stykke arbejde, men understreger kun, hvor mangelfulde de data, der er til rådighed, reelt er.

At træffe politiske beslutninger på det grundlag bør overvejes ganske nøje, særligt når alternativer eksisterer. Konsekvensanalysen viser reelt også, at der er en mulighed for at ramme forkert og nå til de modsatte resultater af hensigten.

DTL lægger vægt på, at forslaget til ændring af Eurovignet-direktivet må og skal ses i en større sammenhæng, dels hvad angår tiltag for at fremme bæredygtighed i vejtransport, dels hvad angår tiltag for at fremme bæredygtighed for alle transportformer. Det er for DTL afgørende, at der med direktivet ikke vedtages beskatningen, uden at vedtage de øvrige elementer, der skal bidrage til at sikre i en velfærdsgevinst og større bæredygtighed.

Med andre ord: hvis der skal pålægges afgifter for eksterne omkostninger bør det være entydigt klart, at det vil bidrage til at reducere de eksterne omkostninger og dermed gøre transport mere bæredygtig ved at reducere de negative effekter af transport.

DTL har noteret sig, at Kommissionen forventer et øget omfang af nationale (lokale) kørselsforbud, hvis deres forslag ikke gennemføres. DTL forudsætter derfor, at Kommissionen vil arbejde for en fjernelse eller en harmonisering af de mange nationale kørselsforbud i EU's medlemslande jf. også Kommissionens tidligere forslag herom.

Efter DTLs opfattelse har EU muligheden for at træffe den rigtige beslutning og muligheden for at træffe den forkerte beslutning med omfattende konsekvenser for hele EU's samlede økonomi. Yderligere arbejde med al-



ternative løsninger, der kan fremme bæredygtig transport til en lavere omkostning, bør undersøges yderligere.

DSB anfører, at Europa-Kommissionen med sin transportpakke af 8. juli 2008 ”Grønnere Transport” har givet et betydningsfuldt og positivt bidrag til fremme af bæredygtig mobilitet. Kommissionens grundlæggende meddelelse (KOM(2008)433) beskriver de fornødne fremtidige tiltag, herunder nødvendigheden af at internalisere de eksterne omkostninger i alle dele af transportsektoren. Grundlæggende tilslutter DSB sig disse betragtninger.

Som et centralt element i denne transportpakke har Kommissionen fremsat et forslag (KOM(2008)436) til revision af Eurovignet-direktivet (1999/62/EF) som ændret ved 2006/38/EF. Forslaget vil blandt andet give medlemsstaterne mulighed for, men ikke pligt til – ud over de rene infrastrukturomkostninger – under overholdelse af et fælles regelsæt at indregne visse af de eksterne omkostninger (forurening, støj og trængsel) i vejafgifter for lastbiltrafikken. I forhold til det nugældende Eurovignet-direktiv, hvorefter en sådan indregning af miljøomkostninger i lastbiltrafikken i princippet er forbudt, betragter DSB Kommissionens ændringsforslag som et fremskridt.

DSB finder, at det ville have været naturligt og ønskværdigt, at også de øvrige, tungtvejende kategorier af eksterne omkostninger (klimapåvirkning og ulykker) var omfattet af forslaget. DSB anfører, at transportsektoren er ansvarlig for ca. 27 % af al CO₂-udledning i EU og den eneste økonomiske sektor med fortsat stigende drivhusgasudledning.

Sammenfattende finder DSB, at Kommissionens ændringsforslag til Eurovignet-direktivet indeholder så betydningsfulde bidrag til forøget bæredygtighed, at dette – trods sine mangler – bør støttes og gennemføres snarest.

4. Regeringens foreløbige generelle holdning

Det er Danmarks overordnede holdning, at der skal være en passende balance mellem hensynet til mobilitet for gods og personer samt den internationale arbejdsdeling på den ene side og hensynet til transportsektorens påvirkning af miljøet på den anden side.

Vejtrafik er den primære transportform i Danmarks nationale godstransporter og i transport af gods i forbindelse med Danmarks samhandel med udlandet. Ændringer i vejgodserhvervets omkostninger indgår som parameter i konkurrencen mellem danske og udenlandske vognmandsvirksomheder og indgår i konkurrencen mellem danske og udenlandske produktionsvirksomheder.

I takt med at de europæiske lande vælger at benytte direktivets mulighed for at opkræve afgifter for eksterne omkostninger, kan forbrugerne vente højere priser på nogle grupper af varer, fordi vognmanden skal betale mere for sin brug



af vejnettet, og fordi disse omkostninger i sidste ende kan sendes videre til forbrugerne.

Højere forbrugerpriser kan imidlertid være velbegrundede ud fra samfundsmæssige hensyn. Det er dog en forudsætning, at der er en sammenhæng mellem de prisstigninger, forbrugerne kommer til at opleve, og de forbedringer af miljøet mv., som bliver resultatet af at pålægge afgiften.

Danmark støtter ikke forslaget om øremærkning af afgiftsprovenuet.

Det er allerede i det eksisterende direktiv muligt at differentiere vejafgiften i forhold til vejgodstrafikkens luftforurening. Danmark kan i princippet støtte muligheden for at pålægge afgifter efter graden af luftforurening, således, at det laveste afgiftsniveau kan fastsættes for de køretøjsklasser, som har den laveste udledning, og som dermed kan betragtes som mest miljøvenlig. I praksis vil afgiften få betydning, når vognmanden anskaffer nye lastbiler, fordi han gennem afgiftsdifferentieringen belønnes økonomisk for at vælge ud fra miljømæssige hensyn.

Et instrument til yderligere at fremskynde udskiftningen af den eksisterende lastbilpark vil imidlertid være at fritage lastbiler, der mindst opfylder EURO 5-normen (obligatorisk fra 1. oktober 2009) for nye lastbiler, for afgifter, der afspejler eksterne omkostninger i form af luftforurening. Idet Danmark lægger vægt på de miljømæssige forbedringer, der følger af direktivet, bør der fra dansk side arbejdes for denne mulighed.

Konsekvenserne af at indføre en afgift, der dækker omkostningen for støj, bør være klare for den enkelte vognmand. I modsætning til luftforurening er der i direktivet ikke lagt op til, at vognmanden gennem sine valg af køretøj eller udstyr kan opnå økonomiske gevinster. Der kan dog opnås samfundsmæssige gevinster ved at foretage ruteplanlægning med henblik på at undgå bestemte områder, fordi der betales en særlig høj afgift grundet støjpåvirkning. Fra dansk side bør der arbejdes for, at eventuelle støjafgifter afspejler den enkelte køretøjstypes faktiske støjemission.

For så vidt angår den foreslåede mulighed for at pålægge en trængselsafgift gælder, at denne afgift er høj i forhold til de derved opnåede forbedringer, bl.a. fordi trængselsafgiften efter Kommissionens forslag ikke omfatter andre vejbrugere end tunge lastbiler.

Danmark kan derfor tilslutte sig den gruppe af lande, som finder, at trængselsafgiften bør udgå af forslaget.

Denne gruppe består p.t. af 10 lande (inkl. Danmark). Hvis der i sidste ende viser sig ikke at være flertal for dette, vil Danmark alternativt kunne støtte formandskabets kompromisforslag om, at en trængselsafgift for lastbiler forud-



sætter, at der tages forholdsregler med lignende virkning over for andre vejbrugere, som forårsager trængsel.

Forslaget om at udvide direktivets område til at omfatte hele vejnettet medfører en forenkling af reguleringen. Det indebærer samtidig en beskyttelse af det danske transporterhverv og danske eksportvirksomheder mod afgiftssystemer på det underordnede vejnet i andre europæiske lande.

Endelig er det – i lighed med de øvrige lande i 'Eurovignet-forbundet' - Danmarks opfattelse, at det af hensyn til provenuet fra den nuværende tidsbaserede brugsafgift, som opkræves i et fællesskab mellem Holland, Belgien, Sverige, Luxembourg og Danmark er uhensigtsmæssigt at ændre i dags-, uge- og månedssatser på den måde, som det er foreslået af Kommissionen, idet en eventuel ændring af satserne bør være i overensstemmelse med aftalen mellem landene i "Eurovignet-forbundet" (Danmark, Sverige, Holland, Belgien, Luxembourg).

5. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været behandlet på en række møder i Rådets transportarbejdsgruppe.

På grundlag heraf tegner der sig et billede af, at medlemslandene er delte, men at kun få kan støtte hele Kommissionens forslag.

De centralt beliggende lande i Europa er mest positive over for forslaget.

Derimod er de perifere lande skeptiske over for forslaget.

Andre lande, herunder Danmark, indtager en 'mellemposition' med delvis støtte til forslaget, men samtidig med en henvisning til bl.a. de reelle miljøfordele, den aktuelle økonomiske situation, Lissabon-strategien og hensyn til sparsomt befolkede områder.

En gruppe på 10 lande, herunder Danmark, finder, at den foreslåede trængselsafgift bør udgå af forslaget.

6. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser

Da forslaget ud over de nævnte mindre justering i forholdet mellem dags- uge- og månedstakster ikke ændrer i den nuværende danske brugsafgift for vejbenyttelse for lastbiler over 12 ton har den i udgangspunktet primært samfundsøkonomiske konsekvenser gennem den indirekte påvirkning af dansk erhvervs livs omkostninger for brug af vejgodstransporttydelser. Forslaget skønnes at få



moderat indvirkning på samfundsøkonomien i form af dyrere vejgodstransport. Sekundært kan en reduktion i luftforurening fra vejgodstransporten til en vis grad komme danske borgere til gode.

Såfremt der i Danmark træffes politisk beslutning om at ændre beskatningen for vejbenyttelse kan forslaget få statsfinansielle konsekvenser afhængigt af, i hvilket omfang muligheden for at opkræve afgifter, der afspejler de eksterne omkostninger udnyttes. Dette skal ses i sammenhæng med de miljømæssige fordele og fordele i forhold til kapacitetsudnyttelsen på vejnettet, der resulterer af en gennemførelse af forslaget i Danmark.

Forslaget vil kunne få visse administrative konsekvenser afhængigt af udformningen af en eventuel bestemmelse om en uafhængig, kontrollerende myndighed.

7. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i begrundelsen for forslaget, at det er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Som følge af transportens betydning for det indre marked, dens stigende grænseoverskridende dimension og dens eksterne omkostninger, må der fastsættes fælles afgiftsprincipper for alle veje mellem byerne, herunder det transeuropæiske net, så medlemsstaterne kan benytte vejafgifter til at dække de eksterne omkostninger. Dette kan kun ske ved en ændring af det eksisterende direktiv og kan derfor ikke opnås af medlemsstaterne alene.

Forslaget overlader det til medlemsstaterne at bestemme, om der skal pålægges afgifter, og på hvilke veje, og om der i afgifterne skal indregnes lokale miljø- og trængselsafgifter. Hvilke projekter der ifølge forslaget skal finansieres med provenuet fra sådanne afgifter, afgøres ligeledes af medlemsstaterne, forudsat at projekterne tilgodeser bæredygtig mobilitet. Forslaget går således ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at vilkårene for vejgodstransport er et vigtigt element i det indre marked, hvoraf følger, at forholdene for vejgodstransporten må reguleres på fællesskabsniveau. Hertil kommer, at der er tale om justering af et gældende direktiv. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig, men foreløbige meldinger tyder på, at der er grupperinger i Parlamentet, der ønsker yderligere eksterne omkostninger inddraget, herunder ulykker og CO²-udledning. Det er oplyst, at Parlamentets Transportkomité (TRAN) vil afgive rapport om forslaget den 21. januar 2009 og at forslaget vil blive behandlet af Parlamentet i plenum den 10. marts 2009.



9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Side 30/33

Europaudvalget blev orienteret om forslaget under dagsordenspunktet
”Siden sidst” den 3. oktober 2008



Dagsordenpunkt 6: Grønnere transport

KOM(2008) 433

Revideret notat

1. Baggrund og indhold

Meddelelsen er en del af Kommissionens pakke om "Grønnere Transport" fra den 8. juli 2008.

I meddelelsen fremhæver Kommissionen den centrale rolle for vores livskvalitet og EU's konkurrenceevne, som trafikal mobilitet betyder. Men mobilitet har også negative virkninger og medfører dermed omkostninger for samfundet.

I sin 2006 midtvejsevaluering af hvidbogen om EU's transportpolitik fra 2001 pegede Kommissionen på, at det for at realisere bæredygtig mobilitet ville være nødvendigt at bruge en bred vifte af politiske virkemidler - fra økonomiske instrumenter og regulerende foranstaltninger til infrastrukturinvesteringer og ny teknologi.

På denne baggrund opstiller Kommissionen en række initiativforslag, herunder:

- En meddelelse om internalisering af transportsektorens eksterne omkostninger,
- et forslag til revision af det gældende direktiv om afgifter på tungegodskøretøjer for benyttelse af infrastrukturer og
- en meddelelse, der tager sigte på at mindske jernbanestøjen fra eksisterende jernbanevogne.

På baggrund af meddelelsen foreligger der et udkast til rådskonklusioner, hvor Rådet bl.a.:

- Hilser meddelelserne i den grønne transportpakke velkommen.
- Bifalder Kommissionens overordnede tilgang til internalisering af eksterne omkostninger i alle transportformer.
- Understreger betydningen af en ambitiøs forsknings- og innovationspolitik, der dækker alle transportformer med henblik på at reagere på udfordringerne vedrørende mobilitet i byer.



- Hilser Kommissionens annoncering af en handlingsplan vedr. intelligente transportsystemer på veje og en handlingsplan vedr. mobilitet i byer velkommen.
- Hilser de optioner, som Kommissionen har foreslået i sin meddelelse om internalisering af eksterne omkostninger med henblik på at inddrage eksternaliteter velkommen, dvs. differentierede afgifter i relation til støj, luftforurening og trængsel.
- Hilser forslaget til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer velkommen som et vigtigt skridt fremad.
- Hilser en tidsplan frem til 2013 for at fastsætte implementeringen af strategien for internalisering af eksterne omkostninger velkommen.

2. Gældende dansk ret

Rådskonklusionerne medfører ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

3. Høring

Der er ikke foretaget en separat høring om rådskonklusionerne.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau

Meddelelsen og udkastet til rådskonklusioner medfører i sig selv ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er positiv overfor, at Kommissionen sætter grøn transport på dagsordenen i bestræbelser på at forbedre transportsektorens klima- og miljøudfordringer.

Regeringen finder samtidig – i lyset af de bestræbelser, der allerede pågår internationalt vedrørende reduktion af luftforurening og CO₂-udledning fra skibe – at tiden ikke er inde til yderligere og konkurrerende regionale tiltag vedrørende internalisering af skibsfartens eksterne omkostninger.



Regeringen noterer sig endvidere, at Kommissionens meddelelse og udkastet til rådskonklusioner indeholder meget detaljerede ideer, som medlemslandene ikke er enige i og/eller ikke har modtaget endnu. Regeringen må derfor afvente videre stillingtagen, indtil konkrete forslag foreligger.

7. Generelle forventninger til andre landes holdningen

Kommissionens meddelelse har været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe den 5. september 2008 med henblik på udarbejdelse af forslag til rådskonklusioner til Rådsmødet den 8. oktober 2008.

Der blev ikke vedtaget rådskonklusioner på Rådsmødet. Et enkelt land modsatte sig vedtagelsen med baggrund i konklusionernes referencer til forslaget til revision af Eurovignetdirektivet (KOM 2008 – 435), som pågældende land er modstander af.

Rådet opfordrede De Faste Repræsentanternes Komité til at fortsætte gennemgangen af udkastet til konklusioner med henblik på vedtagelse på Rådsmødet den 9. december 2009.

Der har dog ikke siden været ført forhandlinger om konklusionerne.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om meddelelsen.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 3. oktober 2008.