

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 19. september 2008

Dok.id

J. nr. 121-28
EU- og Luftfartskontoret

Rasmus Winkelmann Ottesen
Telefon 33 92 43 65
rwo@trm.dk

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

Dagsordenspunkt 1: Rådskonklusioner om udviklingsfasen for SESAR.....	2
Dagsordenspunkt 2: Ændring af forordningen om SESAR. Ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem.....	5
Dagsordenpunkt 3: Grønnere transport.....	9
Dagsordenpunkt 4: Relationer med tredjelande inden for civil luftfart - luftfartsaftale med Libanon	12



Dagsordenspunkt 1: Rådskonklusioner om udviklingsfasen for SESAR

KOM (2008) 483

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Forordningen om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) blev vedtaget af Rådet den 27. februar 2007. SESAR projektet udgør det teknologiske element af det fælles europæiske luftrum.

Projektet sigter mod i 2020 at give Fællesskabet et højtudviklet lufttrafikstyringssystem, som vil muliggøre en sikker og miljøvenlig udvikling indenfor lufttransporten. Udviklingen af SESAR foregår i 3 faser: en definitionsfase, en udviklingsfase og en implementeringsfase.

Et Fællesforetagende etableres for at overvåge udviklingsfasen, som varer indtil 2013. EU og Eurocontrol er stiftende medlemmer af Fællesforetagendet, men medlemskab er også åben for offentlige og private virksomheder, herunder også fra tredjelande, som bidrager til projektet.

Fællesforetagendet skal varetage sine opgaver i udviklingsfasen i overensstemmelse med en masterplan for lufttrafikstyringen (ATM-masterplanen), der blev udarbejdet i projektets definitionsfase. Rådet skal godkende ATM-masterplanen på forslag fra Kommissionen.

I forbindelse med den snarlige iværksættelse af udviklingsfasen foreligger nu et forslag til rådskonklusioner, hvori Rådet bl.a.:

- *gentager* at, for at kunne sikre udviklingen af en ny generation af lufttrafikstyringssystemer i Europa, er det nødvendigt at rationalisere offentlige og private kræfter og kombinere dem i et samlet europæisk program, SESAR
- *understreger* at SESAR-programmet sigter på at fastholde en høj grad af sikkerhed, at forbedre kapaciteten og udvikle et effektivt, holdbart og miljøvenligt europæisk lufttrafiksystem,
- *anser* at SESAR-masterplanen, der udspringer af definitionsfasen, skaber grundlaget for at etablere fællesforetagendets arbejdsprogram, færdiggør medlemskabsaftaler og iværksætter udviklingsfasen,



- *anmoder* Kommissionen om til Rådet at fremsende et forslag til godkendelse af ATM-masterplanen på grundlag af SESAR-masterplanen og til at foretage en vurdering heraf, og imøde-seer Kommissionens forpligtelse til at gøre dette,
- *bemærker* de finansielle tilsagn givet af de stiftende medlem-mer af Fællesforetagendet, og særligt at Fællesskabet skal bi-drage med skønsmæssigt 700 mio EUR i perioden 2007-2013, og at Eurocontrols Provisional Council har bekræftet at det vil bidrage med et tilsvarende beløb,
- *hilser* velkommen de interessetilkendegivelser fra 15 med-lemskandidater af Fællesforetagendet og deres bindende til-sagn om at bidrage med mindst det samme beløb til udvik-lingsfasen som Fællesskabet i overensstemmelse med reglerne i artikel 12 til vedtægten for Fællesforetagendet, og understre-ger vigtigheden af, at forhandlingerne om partnerskabsaftaler vil være afsluttet succesfuldt ultimo 2008, som en forudsæt-ning for at starte udviklingsaktiviteterne,
- *opfordrer* medlemsstater til at indtage fælles holdning i inter-nationale organisationer så som ICAO og Eurocontrol for at holde SESAR i overensstemmelse med internationale standar-der og for at promovere forslag til SESAR standarder med henblik på global implementering af SESAR teknologier,

2. Gældende dansk ret og forslagens konsekvenser herfor

Ikke relevant. (Der findes ikke dansk lovgivning på området).

3. Høring

Der er ikke foretaget særskilt høring vedrørende udkastet til rådskonklusioner om iværksættelsen af udviklingsfasen for SESAR.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljø-mæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.

Udkastet til rådskonklusioner medfører i sig selv ikke nogen statsfi-nansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser. Hvis der viser sig at være tale om så-danne konsekvenser i forbindelse med godkendelsen af ATM-Masterplanen, vil disse blive vurderet i rammenotat herom.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.



6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er generelt positivt overfor udviklingen i SESAR-projektet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Konklusionsudkastet har været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe ved en række møder, og der må forventes enighed om konklusionerne på Rådsmødet den 9. oktober 2008.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 2: Ændring af forordningen om SESAR. Ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem

KOM (2008) 483

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 23. juli 2008 og foreligger i dansk sprogversion pr. 4. august 2008. Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 171 og skal vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter høring af Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg, jf. traktatens artikel 172.

Forslaget har til formål at ændre forordning (EF) nr. 219/2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR).

Ved forordning 219/2007 oprettedes SESAR-fællesforetagendet, som skal stå for SESAR-projektet, der udgør det teknologiske aspekt af det fælles europæiske luftrum.

I sin begrundelse anfører Kommissionen, at SESAR-fællesforetagendet ved forordning 219/2007 ikke fik status af et fællesskabsorgan, blandt andet fordi man på det tidspunkt ikke mente, at et fællesskabsorgan kunne have deltagelse af private virksomheder og organisationer. Fællesforetagendet skulle derfor følge lovgivningen i værtslandet, Belgien, og blev derved ikke automatisk undtaget fra moms og fik heller ikke automatisk de fordele, der følger af protokollen om privilegier og immunitet for EU-institutioner eller -organer.

Kommissionen anfører videre, at der efterfølgende er oprettet fællesforetagender med hjemmel i artikel 171 på andre områder under 7. rammeprogram for forskning og udvikling, blandt andet CLEAN SKY, ENIAC, IMI og ARTEMIS. Disse fællesforetagender kan sammenlignes med SESAR-fællesforetagendet, idet de også udfører og forvalter store forsknings- og udviklingsprojekter, som involverer både offentlige og private enheder. I forbindelse med lovgivningen vedrørende de seneste 4 fællesforetagender fandt man et behov for bedre at definere et fællesforetagendes juridiske status og vedtog en ny fremgangsmåde baseret på, at et fællesforetagende godt kan etableres som et fællesskabsorgan og opnå de fordele og rettigheder, der følger heraf, herunder moms- og skattefritagelse.



Hovedformålet med dette forslag til forordning er ifølge Kommissionen at sikre, at SESAR-fællesforetagendets opbygning bliver i overensstemmelse med ovennævnte principper.

Kommissionens foreslåede ændring af forordning (EF) nr. 217/2007 består i at indarbejde en række bestemmelser, som tilpasser SESAR-fællesforetagendets status til de nye vilkår for fællesforetagender. De væsentligste ændringer indebærer, at:

1. SESAR-fællesforetagendets personale tilbydes at overgå til EF's personalevedtægt, som er skattemæssigt mere attraktivt for personalet og samtidig betyder lavere udgifter til løn for Fællesforetagendet.
2. SESAR-fællesforetagendet fritages for at betale moms, hvilket, ifølge Kommissionen, vil sikre generelle besparelser på ca. 290 mio. euro på Fællesforetagendets budget, der fordeles til finansiering af forsknings- og udviklingsaktiviteter.

Derudover vil ændringen af Fællesforetagendets status medføre en række mindre ændringer af forordningen, herunder spørgsmål om erstatningsansvar, udnævnelse af direktør mv.

2. Gældende dansk ret og forslagens konsekvenser herfor

Ikke relevant.

3. Høring

Forslaget har været i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist til den 29. august 2008:

AOPA Danmark, DANSAM, Danish Airline Pilots Association, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Københavns Lufthavne A/S, Autoriserede danske flyværksteder, Flyvebranchens Personaleunion, Naviair, Billund Lufthavn; Dansk Industri, Kongelig Dansk Aeroklub, SAS, HTS Handel, Transport og Service, Dansk Erhverv, Dansk Flyvelederforening.

Der er indkommet følgende høringssvar fra DI Transport:

”DI Transport støtter formålet med Kommissionens forslag og særligt med henvisning til det potentiale for besparelser, som de foreslåede momsmæssige ændringer af SESAR-fællesforetagendets status fører med sig.

Det skal ses i sammenhæng med, at omkostningerne til udvikling af SESAR dækkes ligeligt af Fællesskabet (700 mio. euro), af den euro-



pæiske organisation for luftfartssikkerhed EUROCONTROL (700 mio. euro) og af erhvervslivet (700 mio. kr.), samt det forhold, at EUROCONTROL's primære indtægtsgrundlag kommer fra de europæiske luftfartsselskaber.

DI Transport lægger endvidere vægt på, at udviklingen af det fremtidige europæiske lufttrafikstyringssystem, SESAR, sker i tæt samarbejde og koordinering med udviklingen af det fremtidige amerikanske lufttrafikstyringssystem, NextGen. De største mulige synergieffekter af de to systemer vil være af væsentlig betydning for en effektiv afvikling af den fremtidige flytrafik til gavn for luftfartsselskaber og passagerer.”

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

Tilpasningen af regelsættet for SESAR-fællesforetagendet vil have betydelige positive samfundsøkonomiske konsekvenser. Besparelserne, som følge af den nye status for SESAR-fællesforetagendet, gør det muligt at koncentrere og optimere brugen af fællesskabsmidler til forskning, udvikling og valideringsaktiviteter til gavn for hele fællesskabet, hvilket er et af SESAR's mål.

Kommissionen vurderer, at der vil kunne spares 290 mio. EUR ved, at SESAR-fællesforetagendet slipper for at betale moms på varer og tjenesteydelser som EU-organ, svarende til 41 % af Fællesskabets samlede skønnede bidrag til SESAR's udviklingsfase.

SESAR-fællesforetagendets personale vil overgå fra belgiske ansættelsesvilkår til EU's personalevedtægt, hvilket også vil få en positiv virkning for personalet og fællesforetagendets administrative omkostninger. Således vil eksempelvis den gennemsnitlige årlige lønudgift reduceres fra 253.305,85 EUR til 105.562,28 EUR.

Forslaget medfører i sig selv ingen statsfinansielle, administrative, miljømæssige eller beskyttelsesmæssige konsekvenser.

5. Nærhedsprincippet

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt. De foreslåede ændringer skal således alene bringe SESAR-fællesforetagendets status i overensstemmelse med den status, de fire seneste fællesforetagender har. Der ændres således ikke ved fællesforetagendets formål og opgaver. Da SESAR-fællesforetagendets aktuelle status er reguleret ved fællesskabslovgivning, jf. den eksisterende forordning 219/2007, kan en ændring heraf i sagens natur kun ske ved ny fællesskabslovgivning.



6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er umiddelbart positivt indstillet overfor Kommissionens forslag, idet ændring af SESAR-fællesforetagendets opbygning vil medføre betydelige skatte- og lønmæssige besparelser, som i stedet kan anvendes til forskning og udvikling.

Regeringen finder det i øvrigt hensigtsmæssigt, at SESAR-fællesforetagendets status bringes i overensstemmelse med den status de øvrige fællesforetagender har, således at der sikres en sammenhængende fremgangsmåde for så vidt angår oprettelsen af fællesforetagender i medfør af traktatens artikel 171.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe ved en række møder, og der må forventes enighed om teksten på Rådsmødet den 9. oktober 2008.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal høres i henhold til traktatens artikel 172. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenpunkt 3: Grønnere transport

Side 9/13

KOM(2008) 433

Nyt 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 CO-2-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 holdninger

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.

Et flertal af landene ønskede at detaljeringniveauet i udkastet til rådskonklusioner generelt nedtones.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om meddelelsen.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenpunkt 4: Relationer med tredjelande inden for civil luftfart - luftfartsaftale med Libanon

KOM-nr. foreligger ikke

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

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

Der er tidligere indgået en såkaldt horisontal luftfartsaftale med Libanon, hvorved samtlige medlemslandes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Libanon under ét er gjort overensstemmende med Traktaten, særligt hvad angår muligheden for indsættelse af EU-luftfartsselskaber frem for nationale luftfartsselskaber på ruter mellem EU-lande og Libanon. Med forslaget ønsker Kommissionen nu at gå et skridt videre, idet hovedformålet skal være en markedsåbning mellem EU og Libanon 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 Libanon. 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 Libanon reguleres i henhold til luftfartsloven samt den bilaterale luftfartsaftale med Libanon.

3. Høring

Ikke relevant.

4. Forslagets konsekvenser

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

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

Medlemslandene forventes at ville give Kommissionen mandat til at indlede forhandlinger med Libanon.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.