

Orienterende notat til Folketingets Trafikudvalg i forbindelse med rådsmødet den 9. oktober 2009

Der er fem dagsordenpunkter på
rådsmødet den 9. oktober 2009.

Herudover orienteres der om et forslag
om luftfartssikkerhedsafgifter samt et
sæt rådskonklusioner om Galileo-
projektet.

luftfartssikkerhed
safgifter

Direktivforslaget om
luftfartssikkerhedsafgifter har til formål
at fastlægge fælles principper for
opkrævning af afgifter til dækning af
udgifter til beskyttelse af luftfartens
sikkerhed i EU's lufthavne.

Dvs. afgifter der specifikt har til formål
helt eller delvist at dække
omkostningerne ved
sikkerhedsforanstaltninger, der skal
beskytte den civile luftfart mod ulovlige
handlinger.

Forslaget opstiller en række
grundprincipper, som



lufthavnsoperatørerne skal overholde når de fastsætter sikkerhedsafgifterne.

Regeringen mener ikke, at der er behov for forslaget, idet der for nylig blev opnået enighed om et direktiv vedr. generelle regler for opkrævning af afgifter i EU's lufthavne, herunder opkrævning af sikkerhedsafgifter.

Det er regeringens vurdering, at forslaget vil pålægge luftfartserhvervet og de danske lufthavne ekstra administrative omkostninger, som er unødvendige.

Samarbejdsaftale
med Brasilien

Det næste punkt er et forslag om at bemyndige Kommissionen til at føre forhandlinger med Brasilien om en bilateral aftale mellem EU og Brasilien om luftfartssikkerhed og miljøgodkendelser.

Forslaget handler om at skabe en gensidig anerkendelse af attesteringsresultater inden for civil



luftfartssikkerhed og af miljøgodkendelser.

Hensigten med aftalen er bl.a., at lette handlen med luftfartstekniske produkter og tjenesteydelser i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer mellem EU-medlemslandene og Brasilien, som har en betydelig produktion af flyvemaskiner og materiel hertil.

Regeringen er positiv over for Kommissionens ønske om at indlede forhandlinger med Brasilien.

Samarbejdsaftale om forskning og udvikling med de amerikanske luftfartsmyndigheder

Det næste punkt er en samarbejdsaftale mellem de amerikanske luftfartsmyndigheder og EU.

EU er ved at gennemføre et fælles europæisk luftrum. I den forbindelse gennemfører man i EU forskning og udvikling vedrørende ny teknologi til systemer for lufttrafikstyring – i form af SESAR-programmet



I USA har de amerikanske luftfartsmyndigheder iværksat et tilsvarende program ved navn NextGen, der inden for nogenlunde samme tidsramme som det europæiske SESAR skal modernisere de amerikanske lufttrafikkontrolsystemer.

Flere europæiske luftfartsselskaber ønsker at sikre interoperabilitet mellem de to systemer og europæisk industri har påpeget muligheden for at få store ordrer i forbindelse med udviklingen af det amerikanske system.

Det er regeringens holdning, at samarbejde og interoperabilitet mellem de to systemer er til fordel for alle parter og regeringen støtter derfor Kommissionens ønske om at indlede forhandlinger med USA's luftfartsmyndigheder om en samarbejdsaftale.

Lufttransportaftale mellem USA, EU, Island og Norge

Den næste sag er et forslag om at inddrage Island og Norge i anvendelsesområdet for lufttransportaftalen mellem EU og USA.



Aftalen mellem EU og USA trådte i kraft den 30. marts 2008. Den fjernede alle kommercielle hindringer for flyvninger mellem ethvert punkt i EU og USA for alle EU's og USA's luftfartsselskaber og etablerede nye ordninger for et samarbejde inden for en række områder, herunder sikkerhed og konkurrenceregler.

Med forslaget inddrages Island og Norge i anvendelsesområdet for luftfartaftalen mellem EU og USA, og på den måde sikres det, at alle europæiske luftfartsselskaber, der er undergivet den gældende fællesskabsret, vil kunne drive transatlantiske ruter inden for en harmoniseret ramme.

Regeringen støtter Kommissionens forslag.

Transportaftale
med Vestbalkan

Det næste forslag er en transportaftale med Vestbalkan.

Kommissionen fremlagde i marts 2008 en anbefaling til Rådet om at give



Kommissionen mandat til at starte forhandlinger med en række lande på Vestbalkan om indgåelse af en traktat mellem EU og de pågældende lande om et transportfællesskab.

Formålet med transportfællesskabet er at bidrage til en mere sikker, effektiv og bæredygtig transport. Aftalen indeholder bl.a. bestemmelser inden for infrastruktur, vejtransport og jernbanetransport.

Kommissionen har nu forelagt Rådet en række præciseringer af sit forhandlingsmandat for så vidt angår vejtransportområdet.

Det drejer sig især om, hvordan bevægelsen mod fuld markedsintegration på området skal foregå.

Regeringen støtter Kommissionens forslag til forhandlingsmandat vedr. en transportaftale med landene på Vestbalkan.



Meddelelse om en bæredygtig fremtid for transport

Det næste punkt er Kommissionens meddelelse om Fremtidens transport.

Meddelelsen er sat på til en policy-debat på rådsmødet i oktober. På rådsmødet i december ventes der vedtaget rådskonklusioner om meddelelsen. Bl.a. på denne baggrund ventes Kommissionen så at fremlægge en ny Hvidbog om EU's transportpolitik i 2010. Hvidbogen vil indeholde konkrete forslag i relation til en fælles transportpolitik frem til 2020.

I meddelelsen formulerer Kommissionen nogle politiske målsætninger for den fremtidige transportpolitik i EU, og der foreslås en række instrumenter til at nå disse målsætninger under overskrifterne infrastruktur, finansiering, lovgivningsmæssig ramme, teknologi, adfærd, effektiv og koordineret handling samt den eksterne dimension.

Regeringen er tilfreds med, at nøglepunkterne i Kommissionens meddelelse er en effektiv infrastruktur,



reduktion af transportsektorens påvirkning af miljø og klima og udnyttelse af den teknologiske udvikling. En indbyrdes afstemning af bl.a. disse elementer er en forudsætning for et samlet, effektivt og bæredygtigt transportsystem i EU.

De enkelte elementer i meddelelsen er imidlertid meget generelle, og regeringen ser frem til mere konkrete og fokuserede initiativer i forbindelse med fremlæggelsen af Kommissionens hvidbog til næste år.

En velfungerende transportsektor, som er baseret på grundprincipper som markedsåbning og konkurrenceudsættelse, og sikringen af mobilitet er en forudsætning for et moderne samfund og en sund økonomi. Samtidig må der være fokus på negative påvirkninger som trængsel, støj, CO₂-emissioner, luftforurening, tab af biodiversitet og fragmentering af landskaber.



Det er afgørende, at EU's fremtidige transportpolitik bidrager til at skabe et grønt transportsystem, som på samme tid sikrer mobilitet og reducerer luftforurening, støj, CO₂-udslip og andre negative påvirkninger fra transport. Disse negative påvirkninger må reduceres på en sådan måde, at den økonomiske udvikling ikke begrænses.

Transportaftalen af 29. januar 2009 mellem et bredt flertal af Folketingets partier vurderes at vende udviklingen for transporten i Danmark og sikre en lavere CO₂-udledning på trods af fortsat vækst i trafikken.

Det er regeringens holdning, at en kollektiv transport af høj kvalitet er nødvendig for at få rejsende til at skifte fra personbil til kollektiv transport som ét instrument blandt andre til at reducere trængsel på vejene, miljøbelastningen og CO₂-udledningen fra biler.



I Danmark er det målet, at den kollektive transport og cyklerne skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

Omfanget af godstransport inden for EU forventes også at stige betydeligt de kommende årtier. Det er derfor regeringens holdning, at omfanget af godstransport med jernbane og nærskibsfart bør øges betydeligt i forhold til det nuværende niveau.

Der bør desuden i særlig grad fokuseres på samspillet mellem transportformerne, herunder ikke mindst samspillet mellem landbaserede transportformer og søtransport. Der bør derfor lægges vægt på optimeringen af adgangen til knudepunkter – fx havne og terminaler – der forbinder de forskellige transportformer.

Meddelelse om en bæredygtig fremtid for transport

Det sidste dagsordenpunkt handler om vedtagelse af rådskonklusioner om en rapport, som Revisionsretten for nyligt har afgivet om Galileo.



Den Europæisk Revisionsret har analyseret forløbet af Galileo-programmet i perioden september 2003 – december 2006 med henblik på at vurdere forvaltningen af programmet i udviklings- og valideringsfasen, og har i den forbindelse afgivet en særberetning, der indeholder en række konklusioner med anbefalinger vedrørende den fremtidige forvaltning af Galileo-programmet.

Revisionsretten har konkluderet, at udviklings- og valideringsfasen ikke blev forvaltet godt nok og har angivet grunde hertil. Rapporten beskriver en periode i Galileo projektet, hvor det viste sig, at en række forudsætninger for projektets gennemførelse ikke kunne gennemføres, herunder at der ikke kunne findes private investorer til projektet.

Kommissionen har efterfølgende – fra 2007 og frem – forsøgt at rette op på dette gennem forskellige tiltag, bl.a. gennem omlægninger af programmet, herunder ændring af forvaltningsstrukturen og nedsættelsen



af det Interinstitutionelle Galileo Panel, der består af repræsentanter fra Europa-Parlamentet, Kommissionen og Rådet. Panelet skal medvirke til, at Kommissionen tilpasser sine ressourcer og sine retlige og finansielle ordninger til opgaven som programforvalter.

I det fremlagte forslag til Rådskonklusioner noterer Rådet sig Revisionsrettens rapport, og hilser Revisionsrettens anbefalinger samt Kommissionens engagement i at gennemføre disse velkomne.