



SAMLENOTAT

Dato 19. november 2020
J. nr. 2020-7906

Indhold

1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet, kapitel III om vej- og brugsafgifter)..... 2
2. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) om gennemførelsen af det fælleseuropæiske luftrum (SES) (omarbejdning)...20



1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet, kapitel III om vej- og brugsafgifter)

KOM(2017) 275 final.

Revideret notat.

Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord eller sætninger er ændret, er disse markeret med fed skrift.

1 Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet).

Hovedformålet med de foreslåede ændringer i eurovignetdirektivet er, at de kan bidrage til at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler".

De væsentligste ændringer i Kommissionens forslag omfatter en udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte busser, personbiler og varebiler, samt at der for disse køretøjer fastsættes en øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder. Det foreslås desuden, at vignetter helt udfases, samt at muligheden for at undtage lette lastbiler fra afgiftsordninger bortfalder. Der stilles desuden forslag til ændringer i rammerne for fastsættelse af afgiftssatser, så det bl.a. efter forslaget bliver muligt at lægge en afgift på trængsel oven i infrastrukturafgiften. Provenuet fra en afgift på trængsel foreslås øremærket tiltag, som reducerer trængsel.

Regeringen støtter forslagens ambition om at nedbringe transportsektorens belastning af bl.a. klima og miljø gennem anvendelse af afgiftsinstrumenter og sikringen af, at dette kan ske ud fra principper om ligebehandling af bilisterne og på lige konkurrencevilkår for transporterhvervet.

Regeringen ser desuden positivt på, at forslaget formentlig betyder, at trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnår en øget beskyttelse mod vejafgifter og brugsafgifter, som ikke er begrundet ud fra kørselens omkostninger.

Regeringen finder det desuden vigtigt, at der ikke indføres bindinger på anvendelsen af provenuet fra afgiftsordninger. Det er endeligt afgørende for re-



geringen, at forslaget ikke forhindrer, at de faste forbindelser (Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen, mv.) som er etableret i henhold til statsgarantimodellen, kan anlægges og drives som hidtil.

2 Baggrund

Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 meddelelse om "Et mobilt Europa". Kommissionen ser intelligent opkrævning af vejafgifter som et element i den satte dagsorden og foreslår i den forbindelse en række ændringer i eurovignetdirektivet.

Eurovignetdirektivet fastsætter lovrammen for at opkræve afgifter på lastbiler og lastbiltrafik. Udgangspunktet for direktivet var oprindeligt at fjerne konkurrenceforvridning mellem transportvirksomheder ved hjælp af en trinvis harmonisering af afgifterne på køretøjerne og indførelse af retfærdige ordninger for opkrævning af infrastrukturafgifter.

Eurovignetdirektivets formål blev udbygget i 2011. Det skal herefter ud over sit oprindelige formål understøtte medlemslandenes anvendelse af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler" og derved bidrage til fremkommelighed på vejnettet, reduktion af vejtrafikkens bidrag til klimaforandringer, luftforurening, støj mv.

Kommissionen har opgjort, at vejafgifter eller tidsbaserede afgifter for brug af vejnettet anvendes i 24 medlemslande. I evalueringen af eurovignetdirektivet i 2013 fandt Kommissionen, at der er store forskelle mellem de nationale politikker på området og evalueringen konkluderede, at manglende harmonisering af såvel arten af afgifter (tidsbaserede vignetter, afstandsbaserede vejafgifter, differentiering eller ej) og typen af opkrævningsteknologier, der anvendes, fører til ekstra administrative byrder for brugerne såvel som for offentlige myndigheder.

Retsgrundlaget for direktiv 1999/62/EF er EF-traktatens artikel 71 og 93 (nu artikel 91 og 113). De bestemmelser i direktivet, som berøres af dette forslag, vedrører vejafgifter og brugsafgifter, som er et område, hvorpå artikel 91 TEUF finder anvendelse. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget om vejafgifter understøttes af yderligere to forslag i Kommissionens meddelelse "Et mobilt Europa". Det drejer sig om forslag til ændringer af bestemmelser i eurovignetdirektivets kapitel II om afgifter på motorkøretøjer (KOM(2017) 276) samt om forslag til ændring af direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer (bompedirektivet) (KOM(2017) 280).

Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 7. juni 2017.



3 Formål og indhold

Side 4/34

Hovedformålet med de foreslåede ændringer i eurovignetdirektivet er, at de kan bidrage til at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler". De væsentligste ændringer i Kommissionens forslag omfatter:

Anvendelsesområde

Kommissionen foreslår, at direktivets anvendelsesområde udvides fra lastbiler til også at omfatte busser samt person- og varebiler. Eksisterende og planlagte nye afgiftsordninger for person- og varebiler vil således være omfattet af reguleringen i direktivet. De eksisterende muligheder for at undtage lastbiler under 12 ton fra afgiftsordninger for lastbiler foreslås samtidig fjernet. Endelig vil afgiftsordninger for lastbiler også skulle omfatte busser.

Det foreslås endvidere, at direktivets anvendelsesområde udvides til at omfatte flere vejkatégorier. En række bestemmelser i direktivet foreslås således at skulle gælde for alle veje. Det vedrører bl.a. forholdsmæssighed af afgifterne.

Vignetter

For busser foreslås den øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder fastsat som for lastbiler.

For person- og varebiler fastsættes den øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder gennem en ændring af direktivet.

For lastbiler og busser foreslår Kommissionen, at anvendelsen af vignetordninger (brugsafgifter) udfases senest 31. december 2023. Kommissionen foreslår desuden, at vignetordninger for personbiler og varebiler ikke kan indføres efter forslaget's ikrafttrædelse, samt at sådanne ordninger skal være udfaset senest den 31. december 2027.

Afgiftssatser

For lastbiler og busser foreslås fælles referenceværdier i eurocent pr. kilometer, for så vidt angår disse køretøjers bidrag til eksterne omkostninger til luftforurening og støj.

For lastbiler foreslås differentieringen af infrastrukturafgiften på baggrund af Euro-emissionsklasser erstattet af en differentiering på baggrund af en nyudviklet standard for lastbilers energieffektivitet. Det foreslås således, at differentiering efter EURO-emissionsklasser udfases senest den 31. december 2021.



For alle typer af køretøjer foreslås det, at det gøres obligatorisk at medtage eksterne omkostninger til luftforurening og støj i fastsættelse af afgiftssatsen, når det drejer sig om trafik i byer.

Det foreslås, at trængsel kan indgå i afgiftssatsen på en vejstrækning, når dette element indgår i afgiftssatsen for alle øvrige typer af køretøjer på strækningen.

Øremærkning

Afgiftsprovenu fra trængselselementet i afgiftssatsen foreslås øremærket til at skabe løsninger på problemer med fremkommelighed på de pågældende vejstrækninger.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Giuseppe Ferrandino (S&D, IT) er Europa-Parlamentets ordfører på forslaget. Betænkningen **blev** vedtaget i Transport og Turisme-udvalget (TRAN) i maj 2018, og betænkningen blev vedtaget på plenaren den 25. oktober 2018.

Det nytiltrådte Europa-Parlament blev den 17. oktober 2019 enig om at videreføre mandatet fra det tidligere parlament.

Overordnet fremgår det af udvalgets betænkning, at udvalget er enig i de overordnede principper om ”forbrugeren/forureneren betaler”. Betænkningen er dog også på en række punkter mere vidtgående end det oprindelige forslag fra Kommissionen. Det gælder bl.a. et krav til hurtigere udfasning af mulighederne for at opkræve tidsbaserede afgifter (for både tunge og lette køretøjer) og dermed en hurtigere overgang til afstandsbaseerede afgifter samt obligatorisk opkrævning af eksterne omkostninger på veje, hvor der i forvejen opkræves en infrastrukturafgift. Samtidig bør det også være muligt at opkræve en vejafgift udelukkende for trængselsomkostninger (uden en infrastrukturafgift), hvorfra dog busser bør kunne undtages af hensyn til at fremme kollektive trafik.

Det bør ifølge betænkningen herudover være muligt for medlemslandene at tage hensyn og udvise større fleksibilitet til de specielle forhold, der gælder i landområder og andre perifere områder, når de planlægger kørselsafgifter, fx i form af ”flat-rate” undtagelser. Ligeledes bør mulighederne for øget ”rabat” til lav-emissionskøretøjer styrkes.

I betænkningen foreslås en mere udstrakt brug af øremærkning af provenu fra vejafgifter samtidig med at bestemmelserne om, hvad øremærkede midler skal bruges til, bør lempes. Brugerne bør også sikres flere sikre rasteplasser langs de dele af vejnettet, som er omfattet af afgiftssystemet.



Endelig foreslås i betænkningen, at der oprettes en uafhængig europæisk myndighed til kontrol af vejafgiftsordninger, og som samtidig skal sikre et højt informationsniveau om, hvordan indtægter fra vejafgifter bliver anvendt.

5 Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 4, stk. 2, litra g, hvoraf fremgår, at EU og medlemslandene har delt kompetence til at regulere transportområdet. En tilpasning af de eksisterende regler kan dog kun gennemføres af Unionen selv.

Hvad angår udvidelsen af direktivets område til også at gælde busser, personbiler og varebiler, anfører Kommissionen, at alle klasser af køretøjer bidrager til vejtrafikens negative konsekvenser for omgivelserne i EU og på globalt plan i form af CO₂-emissioner, luftforurening og trængsel.

Medtagelsen af personbiler og varebiler vil bidrage til at forebygge risikoen for, at medlemslande diskriminerer lejlighedsvis brugere eller udenlandsk registrerede køretøjer. Samtidig vil medtagelsen af busser kunne bidrage til at ligestille persontransport via vej og jernbane, som det er tilfældet for godstransport.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet regeringen deler Kommissionens vurdering af, at indsatsen for at reducere eksternaliteter fra transportsektoren varetages mest hensigtsmæssigt ved en fælles europæisk tilgang.

6 Gældende dansk ret

Direktiv 1999/62/EF er implementeret i dansk ret gennem lov om afgift af vejbenyttelse, jf. LBK nr. 195 af 25/02/2019. Denne lov hjemler opkrævning af vejbenyttelsesafgift af danske og udenlandske afgiftspligtige lastbiler.

Den danske vejbenyttelsesafgift er en del af den såkaldte Eurovignette, der er en fælles afgift for lastbiler til godstransport med totalvægt på 12 ton og derover. Afgiften betales for benyttelse af vejnettet i Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige. Afgiften betales for såvel nationale lastbiler som lastbiler, der er registreret i lande uden for samarbejdet. Når afgiften er betalt i ét af landene i samarbejdet, kan der køres i alle fire lande. Sætserne er fælles for landene og er aftalt landene imellem. Afgiften kan betales ved køb af elektroniske vignetter med en varighed på en dag, en uge, en måned eller et år. Danske lastbiler betaler afgiften én gang årligt sammen med vægtafgiften. Det indgår som en del af Retsikkerhedspakke II, at Danmark tilslutter sig et forslag om satsforhøjelser og yderligere differentiering af sætserne efter emissionsnormer i Eurovignetten.



Den 30. april 2019 er ændringerne tiltrådt af alle landene i aftalen, og de nye satser er trådt i kraft den 1. juli 2019. Enkelte yderligere ændringer **trådte** efter en overgangsperiode i kraft den 1. januar 2020.

Der betales ikke dansk vejbenyttelsesafgift for de køretøjstyper, der er omfattet af forslaget udvidelse af direktivets anvendelsesområde (person- og varebiler samt busser og lastbiler under 12 ton).

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Hvis forslaget vedtages, skal den eksisterende fælles Eurovignetteafgift i Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige for tunge godskøretøjer udfases senest i 2023. Det er uklart, hvorvidt afgiften forud herfor skal udvides til også at omfatte lette lastbiler mellem 3,5 ton og 12 ton samt busser. Det er også uklart, hvorvidt den eksisterende differentiering efter EURO-emissionsklasser vil skulle ophæves forud for udfasningen.

Hvis forslaget vedtages, skal der træffes beslutning om, hvorvidt implementering af direktivet i dansk ret skal ske gennem lov om afgift af vejbenyttelse, eller om det henset til det ændrede indhold i direktivet bør ske gennem en anden lovgivning.

Statsfinansielle konsekvenser

Kommissionens forslag indskrænker den danske stats råderet til frit at fastlægge afgiftssatser for udenlandsk indregistrerede køretøjers anvendelse af vejnettet i Danmark.

Ændringen i direktivet har i Danmark konsekvenser for opkrævning af følgende afgifter (1) vejbenyttelsesafgiften (2) broafgifter på Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron (3) afgiften på Femern Bælt-forbindelsen og andre kommende brugerafgifter for benyttelse af anlæg efter den såkaldte statsgarantimodel.

Ad 1. Vejbenyttelsesafgiften

Direktivet vil få statsfinansielle konsekvenser gennem forslaget om, at der skal ske en udfasning af vignetordninger, hvilket for lastbilernes vedkommende er foreslået til 31. januar 2023. Det vil medføre et mindre provenu for staten på i størrelsesordenen [500] mio. kr. om året med udgangspunkt i gældende satser og satsstruktur, heraf et mistet provenu fra udenlandske køretøjer på i størrelsesordenen [200] mio. kr. pr. år. Hvis et tilsvarende provenu efter 2023 skal opkræves gennem en kilometerbaseret vejafgift, vil der være mulighed for at indføre et nyt afgiftssystem, hvis provenu vil afhænge af det valgte niveau for takster.



Der må samtidig påregnes øgede administrative omkostninger i forbindelse med opkrævning af afgiften. De administrative omkostninger ved opkrævning af vejafgifter i 2024 er ikke vurderet nærmere, men baseret på en afdækning i 2012 kan meromkostningen vise sig at blive betydelig og måske af en størrelsesorden, som ikke står i et rimeligt forhold til provenuets størrelse. Omkostningerne til etablering og drift af en kilometerbaseret ordning blev dengang vurderet til at udgøre i størrelsesordenen [400] mio. kr. årligt opregnet til 2017-niveau.

Det er ikke klart, hvorvidt afgiftspligt for lette lastbiler og busser samt en ophævelse af differentieringen af satserne efter EURO-emissionsnormer skal indføres forud for udfasningen af vejbenyttelsesafgiften. Det er heller ikke klart, hvad der i givet fald vil gælde om satser og satsstruktur. Sådanne ændringer vil kunne have betydning for provenuet fra vejbenyttelsesafgiften i en kortere periode. Det er dog på det foreliggende grundlag ikke muligt at opgøre mulige provenueffekter.

Ændringer i satsstrukturen, indføjelser af nye køretøjskategorier i afgiftssystemet samt en udfasning af afgiften vil have administrative økonomiske konsekvenser for skattemyndighederne. Størrelsesordenen heraf kan dog på det foreliggende grundlag ikke vurderes.

Ad 2. Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron

Det er forventningen, at Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron kan anlægges og drives som hidtil.

Ad 3. Femern Bælt-forbindelsen og andre kommende anlæg efter den såkaldte statsgarantimodel.

Se pkt. 2 ovenfor.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

En udfasning af den eksisterende vejbenyttelsesafgift samt manglende mulighed for at indføre eller bibeholde nye periodebaserede vejafgifter vil indebære et mistet provenu fra udenlandske køretøjer. Dette provenu udgør i dag med gældende satser og satsstruktur i størrelsesordenen [200] mio. kr. pr. år. Hvis provenuet fra vejbenyttelsesafgiften skal tilvejebringes via andre afgifter på danske lastbiler (f.eks. ved en forhøjelse af vægtafgiften), vil afgiftsbelastningen af vognmandserhvervet blive væsentligt **forøget**.

For de af transporterne, der ikke udføres i konkurrence med udenlandske vognmænd, kan det forventes, at de øgede omkostninger vil blive overvæltet i fragtpriiserne. For så vidt angår internationale transporter, hvor danske vognmænd opererer i konkurrence med vognmænd fra andre lande, kan de øgede omkostninger forventes tilbagevæltet i lønningerne.



En overgang til kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler efter principperne om ”forureneren betaler” og ”brugeren betaler” vil som udgangspunkt – hvis satserne og satsstrukturen i højere grad end i dag afspejler de eksterne omkostninger ved transporterne – have positive samfundsøkonomiske effekter. Det skyldes, at der herved skabes yderligere incitament til mere effektiv udnyttelse af transportressourcerne og til anvendelse af mere miljøvenlige og brændstoføkonomiske lastbiler. Dermed kan en ny afgiftsordning resultere i færre negative effekter fra vejtrafikken. Denne betragtning indeholder ikke forskellige afledte effekter, herunder fordelings effekter eller effekter som følge af afviklingen af den nuværende vejbenyttelsesafgift og øgede administrative omkostninger ved en ny ordning.

På den anden side bemærkes det, at en kilometerbaseret vejafgift må forventes at øge omkostningerne i vognmandserhvervet, og at disse omkostninger kan forventes overvæltet i fragtpriserne og videre i varepriserne. Desuden vil en kilometerbaseret afgift i højere grad end den nuværende afgift påvirke borgere og virksomheder i yderområder med lange transportafstande. Obligatorisk inddragelse af eksterne omkostninger til luftforurening og støj i fastsættelse af afgiftssatsen ved trafik i byer indebærer desuden, at især borgere og virksomheder i byområder påvirkes af afgiften. Hvis en ny afgiftsordning omfatter en trængselsafgift, vil denne del af afgiften tillige påvirke især borgere og virksomheder i og omkring de større byer.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Direktivet pålægger ikke vejmyndigheder i EU-**medlems**landene at indføre vejafgifter. En udfasning af vejbenyttelsesafgiften vil umiddelbart indebære en reduktion i erhvervenes omkostninger på i størrelsesordenen [300] mio. kr. pr. år.

Hvis der etableres en kilometerbaseret afgift til erstatning for den nuværende vejbenyttelsesafgift, vil der være mulighed for at øge det samlede provenu fra ordningen. Hvis denne mulighed udnyttes, vil omkostningerne i erhvervene blive øget.

En kilometerbaseret afgift vil desuden i højere grad end den nuværende afgift påvirke virksomheder i yderområder med lange transportafstande. Obligatorisk inddragelse af eksterne omkostninger til luftforurening og støj i fastsættelse af afgiftssatsen ved trafik i byer indebærer desuden, at især borgere og virksomheder i byområder påvirkes af afgiften. Hvis en ny afgiftsordning omfatter en trængselsafgift, vil denne del af afgiften tillige især påvirke virksomheder i og omkring de større byer.

I det omfang direktivet opfylder formålet om at indføre intelligent opkrævning af vejafgifter, vil forslaget kunne medvirke til at reducere de administrative byrder for erhvervslivet og private brugere af veje med afgiftsordninger i Danmark og udlandet.



Med Kommissionens forslag vil trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnå en bedre beskyttelse mod fiskalt begrundede vejafgifter og brugsafgifter. Direktivet beskytter dermed erhvervsliv og borgere mod afgifter, som ikke kan begrundes ud fra kørselens direkte eller indirekte omkostninger.

8 Høring

DI Transport

DI Transport er generelt skeptisk over for forslaget, der på en række punkter vil øge beskatningen på mobilitet. DI Transport er dog positiv over for fælles regler, der sætter et effektivt loft over medlemsstaternes beskatning af udenlandske køretøjer.

Forslaget lægger op til at øge beskatningen på bustransport i Danmark og EU. Forslaget betyder bl.a. at Danmark bliver tvunget til at opkræve vejbenyttelsesafgifter for både rutebusser, fjernbusser og turistbusser, hvilket DI Transport ikke kan støtte, da det vil være et væsentligt tilbageskridt for den kollektive transport.

Det bemærkes, at det eksisterende direktiv 1999/62/EF er fremsat med henvisning til både Traktatens artikel 71(1), og Artikel 93 (I dag artikel 91 og 113). Det fremlagte ændringsforslag er derimod fremsat med henvisning til artikel 91, men i lyset af at medlemslandene tvinges til at omfatte busser i deres kørselsafgifter og vejbenyttelsesafgifter bør det afklares, om forslaget også bør hjemles i artikel 113, som kræver enstemmighed i Rådet.

Derudover er DI Transport skeptisk over at sænke vægtgrænsen for vejbenyttelsesafgifter fra 12 tons til 3,5 tons, da det vil øge beskatningen, og det bør være op til medlemsstaterne, om man vil øge afgifterne.

DI Transport er desuden modstander af Kommissionens forslag om, at medlemslandene tvinges til at afvikle tidsbaserede vejbenyttelsesafgifter. DI Transport mener, at det fortsat skal være op til den enkelte medlemsstat, om det vil indføre kørselsafgifter eller bibeholde vejbenyttelsesafgifter. Dette skal ikke mindst ses i lyset af, at de nuværende systemomkostninger til kørselsafgifter er uforholdsmæssigt store.

En stor del af de danske eksportvirksomheder vil blive påvirket, hvis forslaget medfører, at f.eks. Tyskland kan øge afgifterne på de lastbiler, der kører til og fra Danmark.

Forslaget bør derfor ikke øge muligheden for at forhøje de eksisterende afgifter, men til gengæld indeholde et klart loft over afgifterne. Det gælder bl.a. i forhold til referenceomkostninger for infrastrukturafgifter. DI Transport skal opfordre til, at der laves konsekvensberegninger på dette.



Tilsvarende kan DI Transport ikke støtte en tilføjelse af en trængselsafgift oven på de eksisterende kørselsafgifter. En eventuel trængselsafgift for lastbiler på motorvejene omkring Hamborg vil øge omkostningerne for det danske eksport-erhverv, da de øgede omkostninger alt andet lige vil blive væltet over på kunderne. Afgifterne kan allerede i dag tage højde for trængsel, idet der er mulighed for at varierer afgifter efter tidspunkt på dagen, som f.eks. myldretid.

En eventuel trængselsafgift bør i givet fald opkræves alle køretøjer, der forårsager trængsel og ikke kun lastbiler. Tilsvarende bør den kun opkræves på de tidspunkter på døgnet, hvor der rent faktisk er trængsel, og ikke f.eks. om natten. Der bør heller ikke være muligt både at opkræve trængselsafgift på motorveje ind til byen og bompenge for at køre ind i bymidten.

For så vidt angår muligheden for at variere afgifterne efter CO₂-udledning, så bør det ikke føre til højere afgifter, da lastbiler og den øvrige vejtransport allerede betaler for CO₂-omkostninger gennem brændstofafgifterne.

DI Transport skal i den forbindelse påpege, at vejbenyttelsesafgifter er upræcise i forhold til beskatning af CO₂, da det ikke afspejler den faktiske CO₂-udledning og dermed ikke belønner f.eks. grøn kørsel. Forslaget for Kommissionen synes heller ikke at tilgodese kørsel med f.eks. højere iblanding af bæredygtige bio-brændstoffer eller brug af biogas.

DI Transport er positive overfor at lade biler og varebiler omfatte af de fælles principper i forslaget, da det kan bidrage til, at medlemslandene ikke diskriminere mod udenlandske køretøjer. I den forbindelse mener DI Transport, at muligheden for at variere de månedlige, ugentlige vejbenyttelsesafgifter for personbiler i forslaget til ny artikel 7c, bør være en væsentlige lavere procentsats af den årlige afgifter end forslaget, så der ikke diskrimineres mod lejlighedsvis brugere.

Dansk Kollektiv Trafik

Forslaget lægger op til at øge beskatningen på bustransport i Danmark og EU. Det gælder både rutebuskørsel og turistbuskørsel. Forslaget betyder bl.a. at Danmark bliver tvunget til at opkræve vejbenyttelsesafgifter for både rutebusser, fjernbusser og turistbusser. Der er i 2017 godt 13.000 indregistrerede turist- og rutebusser i Danmark. Brancheorganisationen Dansk Kollektiv Trafik kan ikke støtte, at forslaget vil pålægge erhvervet en så betydelig meromkostning, som sidste ende vil betyde en forringelse af den kollektive transport.

Det bemærkes, at det eksisterende direktiv 1999/62/EF er fremsat med henvisning til både Traktatens artikel 71(1), og Artikel 93 (I dag artikel 91 og 113). Det fremlagte ændringsforslag er derimod fremsat med henvisning til artikel 91, men i lyset af, at medlemslandene tvinges til at omfatte busser i deres kørselsafgifter



og vejbenyttelsesafgifter bør det afklares, om forslaget også bør hjemles i artikel 113, som kræver enstemmighed i Rådet.

Side 12/34

Trafikselskaberne i Danmark

I fald der bliver lagt op til, at også rutekørsel omfattes af vejbenyttelses/kørselsafgift bemærkes, at kollektiv trafik via rutebiler er karakteriseret ved ikke at være grænseoverskridende, hvorfor pålæggelse af vejafgifter her alt andet lige ikke vil bidrage til et velfungerende indre marked. Derimod vil vejafgifter kunne bruges til at gøre det mere attraktivt at vælge kollektive transport, hvis denne friholdes eller give incitament til at vælge fossilfri kollektiv transport, om der sker differentiering efter miljøbelastning

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv støtter principielt en fremtidig provenuneutral omlægning af afgifterne på privatbiler, der tager højde for, hvor og hvornår bilen kører samt bilens emissioner. En sådan ændring af afgifterne kræver dog et system, der er relativt billigt i drift, som har en meget lav fejlmargen, og som er internationalt koordineret. Erhvervstransporten skal undtages for kørselsafgifter, da den allerede er tilrettelagt ud fra størst mulig omkostningseffektivitet. Afgifter vil ikke virke adfærdsregulerende, idet godset under alle omstændigheder skal frem til kunderne. På den baggrund kan Dansk Erhverv ikke støtte Kommissionens forslag om at lade busser omfatte af reglerne.

Samtidig kan Dansk Erhverv dog støtte ideen om, at indtægter fra eventuelle trængselsafgifter anvendes til at mindske den bestående trængsel. Dansk Erhverv gør derimod ikke på foreliggende grundlag ind for, at der skal ske et skifte fra vej-benyttelsesafgifter til et system, der er baseret på antal kørte kilometre – road pricing – da teknologien efter vores opfattelse ikke er klar og administrationsomkostningerne er for høje.

Derudover vil en kilometerafgift som den foreslåede ramme både de danske og EU's andre yderområder uforholdsmæssigt hårdt.

Dansk Erhverv anerkender Kommissionens ønske om at mindske CO₂ udledningen, men gør samtidig opmærksom på, at dette ikke vil blive en nødvendig følge af at gå over til kilometerafgift.

Dansk Erhverv bifalder Kommissionens ønske om delvist, at forbinde de indkrævede afgifter med en øget investering i vejinfrastruktur, men må samtidig udtrykke skepsis overfor, hvorvidt disse penge vil blive direkte øremærkede, eller om de potentielt ender med at blive anvendt til andre projekter eller sektorer.



Dansk Erhverv ønsker, at det nuværende system med opkrævning af vejbenyttelsesafgifter fortsætter og opdateres, så det bliver mere tidssvarende, herunder at den opdateres til Euro 6.

Dansk Erhverv er meget positiv overfor, at støjafgifter kun anvendes i områder, hvor der reelt er støjproblemer, og går ud fra, at dette samtidigt betyder, at skulle støjproblemerne i et område blive løst, så vil støjafgiften også bortfalde.

Derudover er det positivt at se, at afgift for eksterne omkostninger ikke vil blive opkrævet for de køretøjer, der opfylder de strengeste EURO emissionsstandarder, men vi er uforstående overfor, at denne ordning bortfalder efter 4 år.

Sund & Bælt Holding A/S

Sund & Bælt udtrykker generelt bekymring ved, at direktivet indeholder en bred vifte af uklarheder omkring direktivets bestemmelser. Det vanskeliggør i utilsigtet grad fortolkningen af direktivets bestemmelser og konsekvenser heraf. Dette forhold er kun skærpet ved det nye forslag, som indeholder en række udvidelser.

Selskabet bemærker, at direktivet i sin ultimative udstrækning er uhensigtsmæssig og unaturlig at anvende på de projekter i Danmark, der finansieres efter statsgarantimodellen. Det bør derfor fremgå eksplicit af direktivet, at denne type infrastruktur er undtaget; som minimum på de parametre, der er afgørende betydning for prisfastsættningen på de faste forbindelser.

Herudover opfordrer selskabet til, at der foretages en nærmere analyse af en række elementer i forslaget:

Navnlig bør rækkevidden af Direktivets krav til det maksimale niveau for infrastrukturafgifter (som ikke gælder for Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron som følge af overgangsbestemmelsen), vurderes grundigt i forhold til fremtidige forbindelser, så det som minimum sikres, at tilsvarende undtagelser gælder for disse.

Herudover er der en central uklarhed i Direktivets bestemmelser om inddrivelse af infrastrukturomkostninger i forhold til, om hvorvidt direktivet fremover vil indeholde en grænse for, hvor meget der kan opkræves i afgift fra lette køretøjer, og hvorledes en sådan grænse i givet fald beregnes. Selskabet opfordrer til, at denne uklarhed bliver drøftet med Kommissionen, ligesom de økonomiske konsekvenser heraf i givet fald bør undersøges.

Selskabet opfordrer grundlæggende desuden til, at det grundigt undersøges med Kommissionen, om der med de nye bestemmelser skabes en situation, hvor muligheden for at etablere nye brugerfinansierede forbindelser vanskeliggøres i unødigt grad, hvilket ikke kan være hensigten med direktivet henset til, at de store



brugerfinansierede projekter styrker mobiliteten i EU ved at lukke kritiske huller i TEN-T-nettet.

Side 14/34

Danske Speditører

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag, der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske speditors- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle transporterne effektivt, sikkert og optimalt. Derfor vil vi hilse det med glæde, hvis ovenstående forslag til direktiv reelt kan bidrage til mere smidighed.

ITD

ITD mener principielt, at vejskatter er et udtryk for en uheldig skat på mobilitet. Det er derfor væsentligt for ITD, at der udarbejdes fælles EU-regler, der sikrer en høj grad af ensartethed. Vejskatter bør aldrig være så høje, at opkrævningen heraf får negativ betydning for erhvervslivets konkurrenceevne i EU, herunder ikke mindst i forhold til virksomheder i EU's randområder.

Kommissionen lægger med forslaget op til overordnede principper om, at ”forurenere betaler” og ”brugeren betaler”. Disse to principper bakker ITD principielt op om. Vi er heller ikke negativt indstillede over for, at lastbiler, der forurenere mere end andre, pålægges højere afgifter under kørsel sammenholdt med mere miljøvenlige køretøjer.

Desuden bakker vi op om et system, der prioriterer afgiftsopkrævning ved brugen af infrastrukturen frem for faste årlige afgifter. Vejskatter skal dog være fair fordelt på alle køretøjer – og dermed ikke kun omfatte lastbiler.

Afgiftsbetalinger i EU er i dag præget af forskellige nationale vejskatordninger. Det er derfor positivt, at Kommissionen opfordrer til at fjerne de forskellige nationale ordninger – alt med henblik på at skabe mere ensartede regler for vejafgifter i EU. EU bør sikre fair konkurrence, hvorfor transportvirksomheder bør behandles ens uanset nationalitet. Hertil bør selve afgiftsopkrævningen ske på den til enhver tid mest ”smarte” måde, så den nyeste teknologi altid finder anvendelse.

ITD mener, at statslige indtægter fra vejskatter alt andet lige bør øremærkes til vedligehold og udbygning af vejinfrastrukturen. Afgiftsstørrelserne må derfor alt andet lige ikke være højere end, hvad der medgår af midler hertil. Det er i den sammenhæng vigtigt med et loft over afgifternes størrelse.

ITD beder i øvrigt om, at det undersøges, hvorvidt hjemlen vedrørende opkrævning af eurovignetter er omfattet af skatte- eller af transportlovgivningen. Dette spørgsmål kan få betydning for, hvilken beslutningsprocedure der kan anvendes i EU (enstemmig beslutning eller beslutning med kvalificeret flertal).



DTL

Generelt finder DTL, at dette forslag er meget ambitiøst. Det bygger på en række antagelser – som fx en kommende vedtagelse af CO₂-standarder.

Et skifte fra den eksisterende vejbenyttelsesafgift til road pricing har været grundigt diskuteret i Danmark for nogle år siden, hvor den daværende regering netop valgte at droppe et sådant skifte, og det er der gode grunde til. For det første er en kilometerafgift en dyr måde at opkræve skat på. For det andet vil en kilometerafgift være et hårdt slag mod yderområderne i Danmark. Efter DTLs opfattelse er det tvivlsomt, hvilke miljømæssige gevinster, der vil være at hente ved at gå fra vejbenyttelsesafgift til road pricing.

DTL har stor sympati for, at Kommissionen i sit forslag søger at kunne skabe et link mellem de indkrævede afgifter (efter fradraget af opkrævningsomkostningerne) og øgede investeringer i vejinfrastrukturen. DTL må dog udtrykke meget stor skepsis over for, om det måtte blive realiseret.

DTL vil nærmere analysere konsekvenserne af forslagene til ændringer i bilagene, men finder umiddelbart, at stigningerne i referenceværdierne for eksterne omkostninger er markante. Fx lægges der op til, at store vogntogs trængselsomkostninger kan komme op på at betale ækvivalensfaktoren fra tabel 2 i bilag V på 2,9 gange det maksimale niveau for trængselsafgiften for lette køretøjer i Bilag VI på 198 cent. Dvs. 5,74 € svarende til 43 DKK pr. pr. km!

DTU

Transport DTU ser de foreslåede ændringer som konstruktive og rigtige og et skridt i retning mod et afgiftssystem der er baseret på den aktuelle anvendelse af vejnettet. Det ses at være rigtigt fremover at anvende differentierede og normbaserede afgifter med afsæt i konkrete CO₂ emissioner samt øvrige eksterne belastninger, der er tæt på de samfundsmæssige marginalomkostninger baseret bl.a. på referenceværdier. Herunder at belønne/reducere afgifter for de mest energirigtige og rene køretøjer. Udviklingen i forbindelse med introduktionen af Euro 6 køretøjer understreger dette forhold.

At indføre trængselsafgifter efter de skitserede principper (de omkostninger køretøjet påfører andre trafikanter direkte og samfundet som helhed) og fastsætte størrelsen af disse til de marginale omkostninger ved trafikoverbelastning i en såkaldt tæt på kapacitet situation fremstår ligeledes som en god og operationel løsning. Det fremgår dog ikke hvordan beregningen af disse omkostninger vil blive gennemført herunder hvordan trængselsbelastningen for forskellige køretøjstyper vil blive estimeret.



At indtænke afgifter for andre typer køretøjer måske især varebiler og lastbiler med totalvægt under 12 tons virker ligeledes relevant. Specielt for varebiler (under 3.5 tons) skal dog indtænkes, at disse allerede i en vis udstrækning er belagt med registreringsafgift, hvilket kan have betydning for fastlæggelsen af afgiften.

Motorhistorisk Samråd

Motorhistorisk Samråd er i almindelighed tilhænger af, at fremtidens afgiftssystem bliver baseret på ”forureneren betaler” princippet, og at man differentierer efter CO₂- samt andre luftforurenende udledninger. Men det vil i de fleste tilfælde være umuligt at tilvejebringe de testresultater, som fastlægger de historiske køretøjers miljøpåvirkning, ligesom manglen på det moderne udstyr i de historiske køretøjer vil modarbejde køretøjernes interesse sammenlignet med moderne køretøjer.

En yderligere komplicering af løsninger med vejafgift er, at disse i stigende grad baseres på ITS for at bestemme afgiftsstørrelserne. Men da ITS samtidigt gøres mere sofistikeret og komplekst, er der en reel fare for, at disse enheder ikke vil kunne fungere i de ældre historiske køretøjer, og som en konsekvens heraf unødvendigt forhindrer brugen af disse køretøjer. Motorhistorisk Samråd mener derfor, at den mest passende metode overfor de historiske køretøjer er, at disse behandles særskilt fra brugskøretøjerne og at der etableres undtagelser eller særskilte beregningsgrundlag for de historiske køretøjer.

9 Generelle forventninger til andre landes holdninger

Efter 2 1/2 års forhandlinger i Rådets landtransportarbejdsgruppe valgte det finske formandskab at sætte et kompromisforslag på dagsordenen til generel indstilling på TTE(transport)-rådsmødet i december 2019. Det finske formandskab havde forsøgt at imødekomme mange af de knaster, som forskellige medlemslande havde fremført til Kommissionens forslag.

Formandskabet opnåede dog ikke en generel indstilling på forslaget, og forslaget blev derfor sendt tilbage til arbejdsgruppen til videre behandling. Ved forhandlingerne i forbindelse med TTE-rådsmødet stod det klart, at der fortsat var betydelig modstand mod forslaget. Medlemslandene havde forskellige årsager, men overordnet set skyldtes det primært manglende klarhed over kravene til CO₂-variation, ønske om mere fleksibilitet, ønske om yderligere justering af ”mark-up” mulighederne, og endelig blev også en principiel modstand fremhævet, idet kompromisforslaget endnu ikke fandtes tilstrækkeligt behandlet i arbejdsgruppen, og dertil var blevet for uoverskueligt.

For forslaget generelt er forhandlingssituationen fortsat, at et større antal medlemslande støtter, at der er valgfrihed mellem afstandsbase-rede vs. tidsbase-rede afgifter, og helt generelt ønsker mere valgfrihed. Blandt et større



antal medlemslande er der endvidere opbakning til at udvide direktivets anvendelsesområde til lette køretøjer, herunder busser. Med hensyn til princippet om øremærkning af provenu til bedre infrastruktur eller transport generelt er der delte meninger. Nogle lande mener, at det er national kompetence at fastlægge anvendelse af et provenu, mens andre mener, at det ville være positivt, at provenuet går specifikt til forbedringer på transportområdet. Herudover har der været en række drøftelser om krav til rabatter, vilkår for gældende koncessions aftaler og anvendelse af provenu.

I foråret 2020 forsøgte det kroatiske formandskab at danne sig et overblik over de forskellige medlemslandes betæneligheder og præsenterede kompromisforslag, som primært indeholdte præciseringer omkring CO₂-variationen. Grundet COVID19-situationen foregik forhandlingerne primært skriftligt og med mulighed for at stille opklarende spørgsmål til hhv. Kommissionen og formandskabet. Danmark stillede i den forbindelse en række afklarende spørgsmål, bl.a. om CO₂-variationen.

Det kroatiske formandskab planlagde at sætte forslaget på dagsordenen til generel indstilling til TTE-rådsmødet den 4. juni 2020, som dog blev erstattet med en videokonference omhandlende COVID19-situationen og dens betydning for transportsektoren. Man forsøgte derfor at opnå et COREPER-mandat til at starte triologforhandlinger, men der var et blokerende mindretal, da flere lande inkl. Danmark udtrykte ønske om en politisk drøftelse af forslaget.

Det tyske formandskab fremsendte sit første kompromisforslag den 3. november 2020, som primært indeholdt mindre ændringer af blandt andet undtagelsesmulighederne og mark-up bestemmelsen, og der er på den baggrund afholdt en række rådsarbejdsgruppemøder i november 2020.

Det tyske formandskab har på den baggrund sat forslaget på dagsordenen til politisk drøftelse på den videokonference, som skal erstatte TTE-rådsmødet den 8. december 2020.

10 Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter forslagets ambition om at nedbringe transportsektorens belastning af bl.a. klima og miljø gennem anvendelse af afgiftsinstrumenter og sikringen af, at dette kan ske ud fra principper om ligebehandling af bilisterne og på lige konkurrencevilkår for transporterhvervet.

Den tunge vejgodstransport i EU's indre marked er grænseoverskridende i sin natur. Reguleringen varetages derfor mest effektivt på EU-niveau. Regeringen kan på den baggrund støtte kompromisforslag vedr. obligatorisk udfasning af periodebaserede vejafgifter for lastbiler. Det er dog vigtigt, at direktivet giver medlemslandene en passende lang overgangsperiode. Regeringen er således



åben overfor, at der indføres kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler i Danmark, når gevinsterne for klima, miljø, trafikikkerhed, fremkommelighed mv. kan retfærdiggøre de ekstra omkostninger til administration af sådan en ordning.

Regeringen finder det dog vigtigt, at der etableres en evalueringsmekanisme, der giver en sikkerhed for, at medlemslande, der i dag har et afgiftsprovenu fra periodebaserede vejafgifter, ikke bliver tvunget til at opgive et afgiftsprovenu i det omfang det måtte vise sig ikke at være muligt at indføre kilometerbaserede ordninger uden meget høje administrative omkostninger eller u hensigtsmæssige trafikale effekter.

Indtil der indføres en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler i Danmark, er det endvidere i dansk interesse at bevare muligheden for at undtage de lette lastbiler mellem 3,5 tons og 12 tons samt busser fra afgiftsopkrævningen. Det skyldes, at Skatteministeriet og de øvrige lande i eurovignetsamarbejdet skønner, at provenuet fra disse køretøjer ikke vil stå mål med de øgede administrative omkostninger, som dette vil medføre.

Regeringen ser desuden positivt på, at forslaget formentlig betyder, at trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnår en øget beskyttelse mod vejafgifter og brugsafgifter, som ikke er begrundet ud fra kørsels omkostninger. Denne beskyttelse har særlig værdi for et land, som ligger i den geografiske udkant af Europa.

Trafikken med person- og varebiler er i modsætning til lastbiltrafikken primært et nationalt anliggende. Selvom Danmark ikke har en vignetordning for person- og varebiler, finder regeringen, at det er vigtigt, at det fortsat er muligt at indføre og bibeholde nye periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler.

Regeringen finder det desuden vigtigt, at der ikke indføres bindinger på anvendelsen af provenuet fra afgiftsordninger. Det er endeligt afgørende for regeringen, at forslaget ikke forhindrer, at de faste forbindelser (Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen, mv.) som er etableret i henhold til statsgarantimodellen, kan anlægges og drives som hidtil.

11 Tidligere forelæggelse for Europaudvalget

Forslaget har senest været behandlet i Folketingets Europaudvalg forud for TTE-rådsmødet den 2. december 2019. Der blev oversendt samlenotat den 7. november 2019.

Forslaget har herudover forinden været forelagt Folketingets Europaudvalg den 1. december 2017, og forslaget blev behandlet skriftligt forud for TTE-rådsmødet den 6. juni 2019.



Hertil har forslaget været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionens initiativer på vejtransportområdet (vejpakken).

Side 19/34

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 7. juli 2017.



2. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) om gennemførelsen af det fælleseuropæiske luftrum (SES) (omarbejdning)

Side 20/34

KOM (2013) 410, KOM (2020) 579

1 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 SES II + pakke. 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-, luftfartsinformations-, 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.

Forslaget forventes at have både lovgivningsmæssige og økonomiske konsekvenser. De lovgivningsmæssige konsekvenser vil primært omfatte adskillelsen af de nationale tilsynsmyndigheder, hvor tiltaget forventes at medføre ny lovgivning vedr. etablering af den nye myndighed. Det vurderes at forslaget vil have økonomiske konsekvenser for både Naviair og DMI, og at omfanget af disse konsekvenser kræver nærmere analyse.

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.

2 Baggrund

Som en del af den reviderede SES II+ pakke har Kommissionen den 22. september 2020 fremsat et omarbejdet forslag til gennemførelsen af det fælles-europæiske luftrum. Forslaget er oversendt til Rådet d. 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 lufttrafiks 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 således, 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.

3 Formål og indhold

Forslaget øger ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljømæssige, 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 stedfæstet 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som 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. 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. I praksis vil dette betyde, at den nye myndighed ikke kan etableres som en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen



eller være underlagt Transport- og Boligministeriet. Denne nye myndighed vil i stedet skulle etableres som en selvstændig myndighed, der ikke er 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 Transport- og Boligministeriet.

I Danmark er luftfartstjenesteudbyderen Naviair en selvstændig offentlig virksomhed og som juridisk, organisatorisk og ledelsesmæssigt er adskilt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. 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 Transport- og Boligministeriet, samtidig med at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som udøver både den sikkerhedsmæssige og det økonomiske tilsyn med området, er del af Transport- og Boligministeriets 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, 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 flyvesimulatoretræningsanordninger.

Præstations- og afgiftsordninger

Kommissionen foreslår, at luftfartstjenesteudbyder skal have en økonomisk certificering, som kan udstedes på baggrund af en tilstrækkelig økonomisk robusthed i form af særlig finansiell 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.

Kommissionen foreslår 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 luftrummet 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Der er for så vidt angår 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 indenfor 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.

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), som implementeres for hvert medlemsland. Kommissionen foreslår, at den



økonomiske regulering for denne kommende nationale tjeneste indskrives i forslaget.

Side 24/34

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 omkostnings-effektivitet. 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der står for at udarbejde de nationale præstationsplaner i samarbejde med navigationstjenesteudbyderen, i Danmark Naviair.

Kommissionen foreslår, at der jf. ovenfor oprettes et Performance Review Body (PRB) i EASA, som skal forestå vurdering og godkendelse af de udpegede lufttrafiktjenesteudbyders præstationsplaner, rådgivning til Kommissionen vedrørende Network Performance Plan, samt overvågning og verifikation af enhedsrater for udbydere af lufttrafiktjenester. PRB's opgave har hidtil været at assistere Kommissionen i Kommissionens vurdering af lufttrafiktjenesteudbyders præstationsplaner.

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 reference periode 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 er opstået 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 luftrafik tjenester.

Netværksstyring

Kommissionen foreslår, at netværksforvalteren tildeles en række nye opgaver, herunder optimering af luftrumets udformning, forvalter af luftrafikregulering 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.

Luftrum, interoperabilitet og teknologisk innovation

Kommissionen foreslår, at netværksforvalteren i samarbejde med Kommissionen forpligtes til at oprette et europæisk elektronisk aeronautisk informations infrastruktur.

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.

Afsluttende bestemmelser

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

4 Europa-Parlamentets udtalelser

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

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

5 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.

6 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.



7 Konsekvenser

Side 27/34

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil kunne få lovgivningsmæssige konsekvenser, primært i relation til kravet om total uafhængighed mellem de nationale tilsynsmyndigheder, da forslaget vil kræve en udskillelse af tilsynsmyndigheden vedrørende økonomiske tilsyn, hvorfor denne del forventes at medføre ny lovgivning i form af oprettelsen af den nye myndighed og overførelsen af dens beføjelser.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Kommissionens forslag vil – efter en foreløbig vurdering – have statsfinansielle konsekvenser, idet der i den eksisterende costbase er et væsentligt bidrag fra luftfarten til DMI's infrastruktur. De økonomiske konsekvenser vil kræve nærmere analyse, men det forventes at være et særdeles betydeligt beløb henset til DMI's bevillingsmæssige ramme.

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

Udbud af meteorologiske tjenester kan 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. Hvis muligheden for disse synergieffekter bortfalder, kan det, alt andet lige, have negative statsfinansielle konsekvenser for staten ift. at levere public services, ligesom Forsvaret antageligt vil skulle betale mere for den samme service eller imødesee en nedskalering af den eksisterende service.

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 synergieffekter 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. Hvis forslaget gennemføres, vil disse synergieffekter potentielt bortfalde.

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

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Kommissionens forslag om, at en række tjenester kan være genstand for de almindelige bestemmelser for offentligt indkøb, vil 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 af, at en eller flere medlemslande kan udbyde tjenesterne eller dele heraf. For vejrtjenesternes vedkommende har DMI bl.a. etableret et samarbejde med svenske SMHI og har opnået betydelige effektiviseringer gennem stordriftsfordele og harmonisering. Dette arbejde føres videre, og det er planen at udvide det til alle de nordiske lande.

For Naviair vil forslaget ikke have statsfinansielle konsekvenser, da selskabets økonomi ikke hviler på Finansloven.

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

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil dog have konsekvenser for økonomien i Naviair, da det ikke er sandsynliggjort, at det vil føre til lavere priser for de ydelser, der ville skulle sættes i udbud, og da det vil kunne medføre tab af kompetencer og ekspertise og dermed føre til usikkerhed mht. til den fremtidige levering og kvalitet. Ligeledes forpligtes Naviair og andre tjenesteudbydere til at stille deres data til rådighed, hvormed prisen for disse data kun må dække de marginale omkostninger, som Naviair har ved at fremskaffe dem.

Forslaget vil have administrative konsekvenser for Naviair, da Naviair fremadrettet vil skulle udarbejde egne præstationsplaner, for hvilke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i dag udarbejder, med input fra Naviair. Ligeledes forpligtes Naviair til at opdele organisation og regnskab for hver tjeneste, som Naviair udbyder, hvilket kan have negative administrative konsekvenser for Naviair.



Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Side 29/34

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

8 Høring

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

Der er modtaget følgende høringssvar:

Dansk Erhverv

Høringssvar 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 luftrumsbrugeres 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 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 datadeling – 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 brændstoffektivisering, 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 brændstoffektivisering, som SES-pakken, og senest Green Deal, har givet et endnu uopfyldt løfte om. Vi skal



i sammenhæng med brændstoffektivisering henviser til, at netop effektiviseringen af luftrummet indgår som en central forudsætning i Luftfartens Klimapartnerskabs anbefalinger. For de samlede danske luftfartsemissioner 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 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 tænkes at 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 brændstoffektiviseringer. 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

9 Generelle forventninger til andre landes holdninger

De fleste medlemslande har generelt være skeptiske over for forslaget.

Det har indtil videre været behandlet på rådsarbejdsgruppemøder under det tyske formandskab, og fra disse møder fremgår det, at medlemslandene generelt mener, at forslaget 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.

10 Regeringens foreløbige 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 kompromittere Danmarks forpligtigelse gennem Chicago Konventionen til at have fuldstændig og udelukkende højhedsret over luftrummet vores territorium.

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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som national tilsynsmyndighed



og Naviair som selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transport- og Boligministeriet. Det bør også være muligt, at DMI kan fortsætte som vejrtjenesteleverandør som offentlig institution. Herunder at ressourcemæssige spørgsmål i dag er 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 finansiel robusthed 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 (f.eks. tilbageholdelse af betaling), for at sikre 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 myndighederne, lufttrafiktjenesteudbydere og luftfartsselskaberne. Forslaget må ligeledes ikke komme til at skabe usikkerhed omkring forsyningssikkerhed af lufttrafiktjenester.

Regeringen mener, at der i forlængelse heraf bør defineres klare rammer for, hvad ATS En route tjenester dækker over, så der ikke er overlap mellem definitionen af "En Route air navigation services" og "Terminal air navigation".

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 stordriftsfordele i den integrerede betjening af luftfart, forsvar og civilsamfund. Det er vigtigt for regeringen, at tjenesteudbydere, 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, forsat kan medfinansieres af luftfarten.

Regeringen er skeptisk overfor, 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 er foreneligt med staternes ansvar over eget luftrum. Det bør i stedet være den certificerende- og designerende nationale myndighed, som har beføjelser over disse tjenesteudøvere.

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

Regeringen stiller sig skeptisk overfor en udbygning af netværksforvalters beføjelser, idet forslaget tildeler netværksforvalteren beføjelse til at udforme dansk luftrum, som i dag er et nationalt anliggende.



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.

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 18. november 2020.