



## NOTAT

### DEPARTEMENTET

Dato 20. september 2010

Dok.id

J. nr. 2010-3749

Internationalt Kontor

Samlenotat: Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi)  
den 15. oktober 2010 - Transportdelen

Dagsordenspunkt 1: Eurovignetten..... 2

Dagsordenspunkt 2: Luftfartsaftale med Brasilien samt generelt  
luftfartsmandat..... 14

Dagsordenspunkt 3: Handlingsplan vedrørende applikationer for det globale  
satellitnavigationssystem (GNSS).....17

Dagsordenspunkt 4: Strategi for Fremtidens Transport (2010-2020)..... 24



KOM(2008)436

Revideret notat

## Resumé

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

*Formandskabet forventes at sætte sagen på dagsordenen til rådsmødet (TTE) den 15. oktober 2010 med henblik på vedtagelse.*

## 1. Baggrund og indhold

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

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

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



Det fremlagte forslag ændrer ikke væsentlig ved substansen i det gældende direktiv. Medlemsstaterne vil således fortsat kunne pålægge afstandsbaserede afgifter (vejafgifter) for at dække vejgodstrafikkens infrastrukturomkostninger, dvs. omkostninger til anlæg, vedligehold og drift af vejinfrastrukturen. Det gældende direktiv sætter en grænse for provenuet fra vejafgifter. Det er således ikke muligt at indregne eksterne omkostninger som følge af vejgodstrafikkens luftforurening, støjgener og som følge af mangel på kapacitet i vejnettet.

I nærværende forslag gives medlemsstaterne mulighed for også at pålægge afgifter til dækning af eksterne omkostninger i form af luftforurening (NO<sub>x</sub> og partikler), støj og trængsel. For at sikre at vejafgifter, der bygger på eksterne omkostninger, anvendes ensartet inden for det indre marked, indeholder det foreliggende forslag en række regler, der fastsætter fælles principper og mekanismer for afgiftsberegning af de nævnte eksterne omkostninger.

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

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

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

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

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

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



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

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

Ifølge forslaget skal medlemsstaterne, som pålægger en afgift for eksterne omkostninger, sikre, at afgiftsprovenuet øremærkes til foranstaltninger, der tager sigte på at lette effektiv prissætning, mindske forurening fra vejtrafik ved kilden og afbøde dens virkninger, forbedre køretøjernes CO<sub>2</sub>- og energieffektivitet og udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugerne. Dette indebærer, at medlemsstaterne skal bruge det provenu, der afspejler de eksterne omkostninger, til at gøre transporten mere bæredygtig ved hjælp af sådanne projekter som forskning og udvikling i mindre forurenende og mere energieffektive køretøjer, afbødning af virkningerne af forurening fra vejtransporten eller yderligere alternativ infrastrukturkapacitet til brugerne. Kommissionens hensigt med dette forslag om øremærkning er dels at tilvejebringe finansiering af tiltag, der gør transport mere bæredygtig, dels at opnå større forståelse og opbakning blandt transportbrugere i relation til afgiften.

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

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

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

Det belgiske formandskab har i juli 2010 fremlagt et kompromisforslag, der indeholder følgende elementer:



- Trængselsafgiften udgår af forslaget som en selvstændig ekstern afgift. I stedet bliver det muligt at variere den vægtede gennemsnitlige vejafgift ud fra trængselshensyn med op til 500 %.
- For så vidt angår ekstern afgift vedr. luftforurening fritages køretøjer fra denne afgift, hvis køretøjet opfylder fremtidige EURO-normer, før disse bliver obligatoriske
- Kravet om øremærkning af provenuet fra eksterne afgifter til transportformål udgår af forslaget
- Forslagets bilag III a (beregning af eksterne omkostninger) og bilag III b (maximale vægtede gennemsnitlige afgifter for luftforurening) skal kunne revideres i komitologiprocedure

Med henblik på at vurdere virkningerne af forslaget om at internalisere eksterne omkostninger for vejgodstransport har Kommissionen i foråret 2010 fået udarbejdet en impact-analyse af direktivforslaget. Formålet med analysen er at vise et billede af omfanget af de eksterne omkostninger for den internationale vejgodstransport beregnet efter direktivforslagets principper.

På grundlag af beregninger i nogle udvalgte korridorer (Sines-Paris, Lyon-Bratislava, Catania-Holyhead, Milano-Lübeck og Stockholm-Odense) for en EURO IV lastbil prisættes de eksterne omkostninger i analysen til at være mellem 1,8 €cents og 5,4 €cents pr. køretøjskilometer i de valgte korridorer. Dette er ensbetydende med en gennemsnitlig stigning i transportomkostningerne på 3,3 %.

## 2. Gældende dansk ret

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

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

## 3. Høring

Følgende organisationer er blevet hørt over forslaget:

International Transport Danmark, DI-Transport, Forbrugerrådet, Offentligt Ansattes Organisationer, DSB, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Jernbaneforbund, Danske Havne, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Kommunernes Landsforening, FDM, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Handel Transport og Service, Danske



Busvognmænd, HK Trafik & Jernbane, HTSA, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Transport og Logistik, Landbrugsrådet, Fagligt Fællesforbund, Danske Regioner.

Af høringssvarene fremgår følgende:

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

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

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

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

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

DI Transport har bl.a. anført, at man ikke kan støtte Kommissionens forslag. DI Transport er som udgangspunkt positiv over for initiativer, der kan forbedre miljøpræstationer og forbedre klimapåvirkningen. Men forslaget drejer sig alene om at opkræve højere afgifter.

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

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



Det er DI Transports vurdering, at forslaget ikke vil have positive konsekvenser for udledningen af CO<sub>2</sub> eller øvrige emissioner fra godstransport. Kommissionen foreslår, at eventuel CO<sub>2</sub>-regulering ikke indregnes i de eksterne omkostninger, men reguleres via kommende ændring af energibeskatningsdirektivet og ved iblanding af biobrændstoffer. DI Transport deler vurderingen af, at CO<sub>2</sub> fra vejgodstransporten ikke bør reguleres via vejbenyttelsesafgifter, da de ikke vil afspejle det enkelte køretøjs faktiske CO<sub>2</sub>-udledning eller belønne fx økokørsel eller eftermontering af aerodynamiske spoilere mv.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

- at der i forslaget henvises til tabeller i en håndbog, der er offentliggjort af Kommissionen, og hvor der er stor usikkerhed om de mange faktorer, der påvirker værdien af disse. Usikkerheden ses ikke i de anvendte gennemsnitsværdier, der kan bruges til at fastsætte afgiften, for så vidt angår de eksterne omkostninger. Bl.a. stikker de meget høje satser for trængselsomkostninger på op til 65 cent pr. km i øjnene. Det giver meget lidt mening at pålægge lastbiler en meget høj trængselsafgift på "veje i forstæder" i perioder, hvor trængsel typisk forårsages af pendling.

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

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

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

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

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

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

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

Efter DTLs opfattelse har EU muligheden for at træffe den rigtige beslutning og muligheden for at træffe den forkerte beslutning med omfattende konsekvenser for hele EU's samlede økonomi. Yderligere arbejde med alternative løsninger, der kan fremme bæredygtig transport til en lavere omkostning, bør undersøges yderligere.

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

Som et centralt element i denne transportpakke har Kommissionen fremsat et forslag (KOM(2008)436) til revision af Eurovignet-direktivet (1999/62/EF) som ændret ved 2006/38/EF. Forslaget vil blandt andet give medlemsstaterne mulighed for, men ikke pligt til – ud over de rene infrastrukturomkostninger –

under overholdelse af et fælles regelsæt at indregne visse af de eksterne omkostninger (forurening, støj og trængsel) i vejafgifter for lastbiltrafikken. I forhold til det nugældende Eurovignet-direktiv, hvorefter en sådan indregning af miljøomkostninger i lastbiltrafikken i princippet er forbudt, betragter DSB Kommissionens ændringsforslag som et fremskridt.

DSB finder, at det ville have været naturligt og ønskværdigt, at også de øvrige, tungtvejende kategorier af eksterne omkostninger (klimapåvirkning og ulykker) var omfattet af forslaget. DSB anfører, at transportsektoren er ansvarlig for ca. 27 % af al CO<sub>2</sub>-udledning i EU og den eneste økonomiske sektor med fortsat stigende drivhusgasudledning.

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

#### 4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser

Da forslaget ud over de nævnte mindre justering i forholdet mellem dags- uge- og månedstakster ikke ændrer i den nuværende danske brugsafgift for vejbenyttelse for lastbiler over 12 ton har den i udgangspunktet primært samfundsøkonomiske konsekvenser gennem den indirekte påvirkning af dansk erhvervslivs omkostninger for brug af vejgodstransporttydelser. Forslaget skønnes at få moderat indvirkning på samfundsøkonomien i form af dyrere vejgodstransport. Sekundært kan en reduktion i luftforurening fra vejgodstransporten til en vis grad komme danske borgere til gode.

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

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

#### 5. Nærhedsprincippet

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



ved en ændring af det eksisterende direktiv og kan derfor ikke opnås af medlemsstaterne alene.

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

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

## 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

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

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

I takt med at de europæiske lande vælger at benytte direktivets mulighed for at opkræve afgifter for eksterne omkostninger, kan forbrugerne vente højere priser på nogle grupper af varer, fordi vognmanden skal betale mere for sin brug af vejnettet, og fordi disse omkostninger i sidste ende kan sendes videre til forbrugerne.

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

Regeringen støtter ikke forslaget om øremærkning af afgiftsprovenuet.

Det er allerede i det eksisterende direktiv muligt at differentiere vejafgiften i forhold til vejgodstrafikkens luftforurening. Regeringen kan i princippet støtte muligheden for at pålægge afgifter efter graden af luftforurening, således, at det laveste afgiftsniveau kan fastsættes for de køretøjsklasser, som har den laveste udledning, og som dermed kan betragtes som mest miljøvenlig. I praksis vil af-



giften få betydning, når vognmanden anskaffer nye lastbiler, fordi han gennem afgiftsdifferentieringen belønnes økonomisk for at vælge ud fra miljømæssige hensyn.

Et instrument til yderligere at fremskynde udskiftningen af den eksisterende lastbilmateriel vil imidlertid være at fritage lastbiler, der mindst opfylder EURO 5-normen (obligatorisk fra 1. oktober 2009) for nye lastbiler, for afgifter, der afspejler eksterne omkostninger i form af luftforurening. Idet Danmark lægger vægt på de miljømæssige forbedringer, der følger af direktivet, bør der fra dansk side arbejdes for denne mulighed. Som led i et samlet kompromis vil Regeringen i sidste ende kunne acceptere kompromisforslaget om, at køretøjer, der er udstyret med en EURO-norm før, denne er obligatorisk, fritages for luftforureningsafgift.

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

For så vidt angår spørgsmålet om en trængselsafgift kan Regeringen tilslutte sig kompromisforslaget om at lade trængsel indgå i det vægtede gennemsnit for en eventuel vejafgift, således at denne kan varieres med op til f.eks. 500 %. Dermed varetages trængselshensynet, uden at den samlede vejafgiftsbetaling øges.

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

Regeringen er betænkelig ved, at bilag III a og bilag III b skal kunne ændres gennem en komitologiprocedure, idet eventuelle ændringer bør vedtages efter 'den almindelige lovgivningsprocedure'.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

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

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



Hidtil har de centralt beliggende lande i Europa været mest positive over for forslaget, mens de perifere lande været skeptiske over for forslaget.

Dertil kommer en gruppe lande som har indtaget en 'mellemposition' med delvis støtte til forslaget, men samtidig med en henvisning til bl.a. de reelle miljøfordele, den aktuelle økonomiske situation, Lissabon-strategien og hensyn til sparsomt befolkede områder.

Det belgiske formandskabs kompromisforslag har i hovedsagen fået en positiv modtagelse, idet en del medlemslande synes at kunne acceptere en øget variation af vejafgiften ud fra støjensyn og forslaget om at fritage køretøjer, som opfylder endnu ikke obligatoriske udstødningsnormer, fra luftforureningsafgift.

For så vidt angår spørgsmålet om øremærkning er der fortsat divergerende opfattelser.

Endelig er der bred modstand mod forslaget om, at bilag III a og bilag III b skal kunne ændres i komitologiprocedure.

Formandskabet har meldt ud, at man håber på at kunne vedtage forslaget på rådsmødet den 15. oktober 2010. Der udestår dog et væsentligt arbejde for at nå dertil.

## 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har afgivet sin 1-læsnings-rapport den 11. marts 2009.

Parlamentet støtter i sin udtalelse muligheden for at inddrage eksterne omkostninger i form af luftforurening, støj og trængsel.,

Parlamentet støtter endvidere, at afgiftsprovenuet, der afspejler eventuelle eksterne omkostninger øremærkes til – primært - at reducere de eksterne omkostninger, der forårsages af vejtransport eller – sekundært – andre tiltag, der sigter på miljøforbedringer inden for vejtransportsektoren, herunder udvikle og forbedre den eksisterende infrastruktur.

Parlamentet foreslår tillige, at der foretages en samlet vurdering af internalisering af eksterne omkostninger i alle andre transportformer som grundlag for yderligere lovgivningstiltag på dette område.

## 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg er senest orienteret om sagen på mødet den 27. marts 2009. Sagen blev desuden forelagt Europaudvalget den 5. december 2008 med henblik på forhandlingsmandat.



## Dagsordenspunkt 2: Luftfartsaftale med Brasilien samt generelt luftfartsmandat

KOM(2010) 210

Nyt notat

*Formandskabet forventes at sætte sagen på dagsordenen til rådsmødet (TTE) den 15. oktober 2010 med henblik på vedtagelse.*

### 1. Baggrund og indhold

EF-Domstolen afsagde i 2002 sin såkaldte ”open skies”-dom om kompetenceforholdene i forbindelse med forhandlinger om relationerne på den civile luftfarts område mellem medlemslande og tredjelande. På den baggrund fik Kommissionen i 2003 fra Rådet – for Danmarks vedkommende med forhandlingsoplæg i Europaudvalget – mandat til at indlede forhandlinger med tredjelande om at lade en fællesskabsaftale træde i stedet for visse bilateralt aftalte bestemmelser. Herved ville Kommissionen efterhånden kunne gives mandat til landespecifikke forhandlinger om indgåelse af samlede luftfartsaftaler, der kunne omfatte alle bestemmelser inden for civil luftfart.

Der blev samtidig i 2003 – også med dansk forhandlingsoplæg – givet Kommissionen mandat til forhandlinger med USA om en samlet luftfartsaftale. Efterfølgende er der givet Kommissionen mandat til konkrete forhandlinger om samlede luftfartsaftaler med bl.a. Vestbalkan-landene, Canada, Marokko, Ukraine, Jordan, Israel, Georgien, Australien og New Zealand – disse mandater har været forelagt til orientering.

Gennem indgåelse af samlede luftfartsaftaler mellem EU og tredjelande sker der generelt en liberalisering af international civil luftfart, idet der etableres større eller helt fri markedsadgang for parternes luftfartsselskaber og gives forøget mulighed for gensidige investeringer i luftfartsbranchen. Med aftalerne sikres der samtidig udvidelse af samarbejdet mellem parterne på områder som luftfartssikkerhed, tekniske spørgsmål og konkurrenceregler, evt. i form af aftaler om gradvis tilnærmelse af parternes bestemmelser på disse områder.

Forhandlingerne med tredjelande om samlede luftfartsaftaler finder sted i samme ”spor” som tidligere, idet der dog efterhånden bl.a. lægges yderligere vægt på tilnærmelse til EU’s miljøpolitik, samt at der efter dansk opfattelse også bør indgå spørgsmål om passagerrettigheder.

I den forbindelse forelægges Kommissionens meddelelse om Brasilien og den tilhørende henstilling, der er fremsendt den 5. maj 2010 på basis af Traktatens artikel 218, stk. 3 og stk. 7.



Kommissionen indstiller, at den bemyndiges til at indlede forhandlinger med Brasilien om indgåelse af en samlet aftale på luftfartsområdet.

EU og Brasilien er tidligere enedes om en såkaldt horisontal luftfartsaftale, hvorved samtlige medlemslandes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Brasilien under ét gøres overensstemmende med Traktaten, særligt hvad angår muligheden for indsættelse af EU-luftfartsselskaber frem for nationale luftfartsselskaber på ruter mellem EU-lande og Brasilien. Med forslaget ønsker Kommissionen nu at gå et skridt videre, idet hovedformålet skal være en gradvis åbning af markedsadgangen og investeringsmulighederne samt en udvikling af samarbejdet på områder som luftfartssikkerhed, miljø og konkurrence. Aftalen vil gradvis erstatte medlemslandenes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Brasilien.

## 2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Luftfartsrelationerne mellem Danmark og tredjelande reguleres af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, samt i de fleste tilfælde af bilaterale luftfartsaftaler med det pågældende tredjeland. For Brasiliens vedkommende ved luftfartsaftalen mellem Danmark og Brasilien af 18. marts 1969. Forslaget kræver ikke lovændring.

## 3. Høring

Forslaget udsendes i EU-specialudvalget for Transport.

## 4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Der må forventes positive samfundsøkonomiske konsekvenser af en liberalisering af luftfartsrelationerne mellem EU og tredjelande, herunder Brasilien.

## 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen mener ikke, at målene for forslaget vil kunne nås af medlemsstaterne enkeltvis, bl.a. fordi en række bestemmelser på luftfartsområdet er undergivet Fællesskabskompetence. Regeringen deler denne opfattelse. Regeringen er enig i Kommissionens vurdering.

## 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Den danske regering er positivt indstillet over for, at Kommissionen fortsat skal kunne gives bemyndigelse til forhandlinger med tredjelande om samlede luftfartsaftaler med de pågældende lande.



Regeringen går generelt ind for liberalisering af international civil luftfart og større samarbejde mellem parterne om bestemmelserne herfor. Særligt lægger regeringen vægt på, at fly fra tredjelande overholder EU's miljølovgivning, og på, at EU's bestemmelser om passagerrettigheder udvides til at gælde for tredjelandsselskaber generelt.

Danmark mener således, at det bør indgå i retningslinjerne for Kommissionens forhandlinger med tredjelande, at tredjelandets luftfartsselskaber på flyvninger til EU skal overholde bestemmelser om passagerrettigheder svarende til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning m.v. Disse bestemmelser gælder alene for ikke-EU-luftfartsselskaber på flyvninger fra EU samt for EU-luftfartsselskaber på flyvninger både fra og til EU.

På denne baggrund er regeringen positivt indstillet over for forslaget om forhandlinger om en samlet luftfartsaftale mellem EU og Brasilien. Der er for tiden ingen direkte ruteflyvning mellem Danmark og Brasilien. Med en samlet luftfartsaftale mellem EU og Brasilien vil mulighederne for etablering af sådanne forbindelser kunne styrkes.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget om mandat til forhandlinger med Brasilien har været behandlet kort i Rådets transportarbejdsgruppe. Medlemslandene støtter generelt Kommissionens forslag om at indlede forhandlinger, når der er enighed om forhandlingsdirektiverne.

## 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentet skal ikke høres.

## 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Den tidligere indgåede horisontale luftfartsaftale mellem EU og Brasilien blev forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. oktober 2009.

Det nuværende forslag om en samlet luftfartsaftale med Brasilien har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.

Det generelle luftfartsmandat blev senest forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsmandat den 28. maj 2003.



Dagsordenspunkt 3: Handlingsplan vedrørende applikationer for det globale satellitnavigationssystem (GNSS).

KOM (2010) 308.

Revideret notat

### Resumé

*Formålet med den europæiske politik for satellit navigationssystemer er at forsyne Det Europæiske Fællesskab med to satellitsystemer (Egnos og Galileo), som begge omfatter satellitter og jordstationer. Egnos i dag og senere Galileo vil medvirke til at understøtte udviklingen af et globalt marked for satellitbaserede navigationssystemer indenfor positions- og tidssignaler, og senere indenfor kryptering af signaler og autentifikation, det vil sige at sikre, at en bruger er den, som han eller hun giver sig ud for.*

*For at sikre størst muligt udbytte af den infrastruktur, der tilvejebringes med Egnos og senere Galileo, er der behov for en handlingsplan, som kan medvirke til at fremme udviklingen af anvendelsesområder for Egnos og Galileo med henblik på at opfylde markedets behov. Kommissionens handlingsplan for perioden 2010-2013, fokuserer på udvikling af de anvendelsesområder, hvor markedspotentialet vurderes at være størst. Det forventes at være følgende områder: Telekommunikation, vejtransport, luftfart, søtransport, fiskeri, præcisionslandbrug, miljøbeskyttelse, civilbeskyttelse og overvågning.*

*På rådsmødet den 15. oktober forventes et sæt rådskonklusioner om sagen behandlet.*

### 1. Baggrund og indhold

Meddelelsen er fremlagt af Kommissionen i henhold Traktatens art. 172 sammenholdt med Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 om den videre gennemførelse af de europæiske satellitbaserede navigationsprogrammer (Egnos og Galileo). Meddelelsen er modtaget på dansk d. 17. juni 2010.

Baggrunden for meddelelsen er at sikre, at den infrastruktur, der tilvejebringes med Egnos og Galileo, udnyttes bedst og hurtigst muligt i de sektorer, hvor det kan give en fordel, således at der i markedet opbygges tillid til at anvende Galileo og Egnos som underliggende standard i Europa for det globale satellit navigationssystem (GNSS). Dette vil også medvirke til at fremme europæisk industri mulighed for at opnå en passende andel af det globale marked for udvikling af nye satellitbaserede tjenester.



Brug af EU's satellitnavigationssystemer (Egnos og Galileo) kan have omfattende økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger og vil udgøre en direkte støtte til EU's strategiske prioriteringer.

EU-Kommissionens forslag til handlingsplan vedrørende applikationer er baseret på en lang række markeds- og cost-benefit analyser såvel fra Kommissionen som fra mange andre berørte parter, herunder visse medlemsstater, og analyserne har vist, at antallet af områder, hvor der kan udvikles tjenester baseret på globale satellit navigations systemer, (GNSS applikationer), er meget stort. I forslaget til handlingsplan fokuseres på tiltag der kan understøtte udviklingen af satellitbaserede tjenester og som kan give størst mulige fordele med hensyn til

- bidrag til EU's målsætninger m.h.t. vækst, job og vidensamfundet
- indirekte økonomiske (herunder energiforbrug) og sociale fordele
- positive virkninger for emissioner og andre typer forurening
- positive virkninger for det indre marked og handel på tværs af grænserne
- positive virkninger for interoperabilitet
- specifik merværdi som følge af de konkurrencemæssige fordele ved Egnos- og Galileotjenester: autentifikation, integritet og stor nøjagtighed for så vidt angår position, navigation og tid.

I handlingsplanen prioriteres udvikling af satellitbaserede tjenester til følgende områder: telekommunikation, vejtransport, luftfart, søtransport, fiskeri, præcisionslandbrug, miljøbeskyttelse, civilbeskyttelse og overvågning.

Initiativerne i handlingsplanen omfatter:

*Certificerings-, standardiserings- og koordineringsaktiviteter*, hvor luftfart er det primære fokusområde. Politikken for det fælles europæiske luftrum og SESAR-strategien (Single European Sky ATM Research), bygger på teknologien bag det europæiske satellitnavigationssystem, og det er af afgørende betydning, at Egnos (og senere Galileo) bliver certificeret til brug i forbindelse lufttrafikstyring af civil luftfart. Ligeledes vil en udbredelse af dækningsområdet for Egnos til også at omfatte Mellemøsten og Afrika medvirke til at sikre kontinuitet i langdistanceflyvninger.

Kommissionen vil styrke arbejdet for at få Egnos certificeret til civil luftfart og vil indlede drøftelser med de relevante dele af Mellemøsten og Afrika med henblik på en udvidet dækning for Egnos.



Ligeledes vil Kommissionen styrke udbredelsen af Egnos- og Galileokompatible chips og telefonapparater gennem samarbejde med producenter. Tilsvarende skal visse tjenester til intelligente vejtransportsystemer, herunder avancerede førerstøttesystemer, baseres på Galileos funktioner, hvilket sikres ved samarbejde med køretøjsproducenter, elektronikleverandører og udbydere af vejttjenester.

Endelig vil kontrol med og overvågning af søtransport blive væsentligt forbedret med anvendelse af Egnos- og Galileotjenester til navigation, herunder i havne, i kystområder, farlige sejlruiter og ved indre vandveje. Eftersøgnings- og redningstjenesten (SAR – search and rescue) i Egnos og Galileo er udvikles specifikt med henblik på fiskeres og sømands sikkerhed, og lettere sporing af skibe bidrager også til at lette toldprocedurer.

Kommissionen vil styrke arbejdet for at få indført Egnos og senere Galileo i forbindelse med søtransport, herunder støtte certificeringen af systemerne og godkendelse af SAR-egenskaberne.

*Informationsspredning og –udveksling samt bevidstgørelseskampagner*, hvor Kommissionen i samarbejde med relevante organisationer indenfor de kundesegmenter, der anses for væsentlige, vil styrke markedsføringen af fordelene ved Egnos (og senere Galileo) og dermed udbrede kendskabet til de mange anvendelsesmuligheder, såvel i relation til slutbrugerne som i forhold til producentled og myndigheder. Certificeringsarbejdet vil dermed aktivt blive fulgt op overfor bl.a. luftfart, landbrug, vejtransport og sikkerhedstjenester af relevans for civilbeskyttelsesområdet.

*Lovgivning* kan blive nødvendig på områder, hvor satellitbaserede tjenester kan give en samfundsmæssig merværdi, f.eks. styrkelse af færdselssikkerheden, øget effektivitet i transportsektorerne eller forbedret trafikstyring som supplement til handlingsplanerne for godslogistik og intelligente transportsystemer. Kommissionen vil gennemføre specifikke konsekvensanalyser for at få identificeret eventuelle nødvendige ændringer i eller supplementter til eksisterende EU-regler, for dermed at styrke brugen af satellitbaserede tjenester.

*Tværgående aktioner* indbefatter aktiviteter, som har til formål at udvikle en bred vifte af satellitbaserede tjenester indenfor en lang række områder og at forbedre innovationen, herunder udvikling af nye og hidtil uidentificerede anvendelsesområder, som det eksempelvis er sket i forbindelse med udviklingen af internettet.

Med satellitsystemernes evne til nøjagtigt at bestemme faste punkters position, er systemerne særdeles nyttige i forbindelse med digitale kort og ved geografiske informationssystemer. Kommissionen vil bidrage til at fremme en forbedret ajourføring af geografiske databaser og en forbedret koordinering mellem medlemsstaterne, så tjenesterne bliver udnyttet bedst muligt.



Kommissionen vil endvidere arbejde for at forbedre synergieffekterne mellem Galileo, det meteorologiske observationssystem GMES og det globale system til jordobservation GEOSS og de telekommunikationsprogrammer, Kommissionen forvalter, med henblik på at fremme udvikling og forbedring af kombinerede tjenester.

Små og mellemstore virksomheder (SMV'er) er centrale aktører i de innovative sektorer, og Kommissionen vil understøtte udbredelsen af kendskabet til mulighederne ved Egnos og Galileo og hjælpe med vurderingen af finansieringsmulighederne for SMV'er, når de skal skifte fra forskning til fremstilling af prototyper og produkter. Et af midlerne vil være at opnå synergieffekter mellem investeringsprogrammer der gennemføres af Den Europæiske Investeringsbank på vegne af EU og programmer, som køres i andet regi, eks. vis det teknologioverførselsprogram, som gennemføres af Den Europæiske Rumorganisation, ESA. Herudover råder EU over nogle såkaldte kuponordninger, som også kan nyttiggøres i relation til SMV'er. Endelig vil Kommissionen afsætte 38 mio. EUR af midlerne fra det syvende rammeprogram til en bred vifte af forskning i satellitbaserede tjenester.

Handlingsplanens målsætninger rækker ud over 2020 men de foreslåede aktiviteter har fokus på perioden 2010-2013.

Formandskabet har fulgt forslaget til handlingsplan op med et udkast til Rådskonklusioner, hvorfra følgende punkter kan fremhæves:

- at der er behov for at fremme muligheden i den europæiske industri for at få maksimal fordel af EU satellitbaseret infrastruktur og dermed øge industriens andel af det globale marked for sådanne tjenester
- at der skal ses på behovet for ny EU-lovgivning i visse sektorer med henblik på at fremme brugen af EGNOS og Galileo
- at det har væsentlige betydning at der tilføres forskningsmidler til stimulering af udvikling af relevante tjenester og udstyr til brug for disse
- at behovet for at øge midler til udvikling af satellitbaserede tjenester anerkendes såvel på EU som på regionalt og nationalt niveau, herunder ved en ændret allokering af midler fra 7. rammeprogram og om muligt fra strukturfonde mv.

## 2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Meddelelsen har ikke umiddelbart lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark, men afledte initiativer indenfor fællesskabslovgivningen kan senere få lovgivningsmæssig betydning.



### 3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring i EU-specialudvalget med høringsfrist d. 27. august 2010.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Industri (DI) anfører, at DI Transport som udgangspunkt støtter de prioriterede områder, hvor GNSS kan bidrage til vækst gennem bedre trafikkflow, samt bidrage positivt til reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning og andre typer af emissioner og reducere antallet af tilskadekomne i trafikken.

Det er væsentligt, at der er terminaler i markedet, når systemet lanceres, så det er umiddelbart anvendeligt for transportbranchen, og at der sikres interoperabilitet med andre systemer. Det er i den forbindelse vigtigt at understrege, at det er væsentligt at der benyttes åbne strukturer, så der ikke skabes monopol-lignende tilstande, hvor en producent favoriseres frem for en anden.

I forhold til overvågning af gods, containere mv. er det væsentligt at dette sker ud fra et forretningsmæssigt synspunkt og ikke et ønske om personlig overvågning.

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde sig til meddelelsen fra Kommissionen om en handlingsplan vedrørende applikationer for det globale satellitnavigationssystem (GNSS). Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte denne eller for at gøre det modsatte.

### 4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget kan eventuelt medføre statsfinansielle konsekvenser for Danmark, hvis den danske stat eller EU skal indkøbe ydelser eller produkter der ikke er konkurrencedygtige i forhold til de alternativer, der er på markedet.

Forslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for Danmark.

Samfundsøkonomisk kan det få betydning, at der åbnes mulighed for at relevante danske virksomheder kan få andel i udvikling af tjenester til Egnos og Galileo. På længere sigt vil udvikling af tjenester til en række sektorområder kunne medføre samfundsøkonomiske fordele i form af bl.a. positive virkninger for emissioner og anden type forurening, energiforbrug i visse sektorer, industriel vækst og fremme af viden.

### 5. Nærhedsprincippet

Nærhedsprincippet er ikke relevant, da der er tale om en meddelelse.



## 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Side 22/24

Regeringen finder det væsentligt, at de meget betydelige investeringer, der er forbundet med udviklingen og etableringen af Egnos- og Galileo-programmerne, bliver udnyttet bedst og hurtigst muligt i de sektorer, hvor der kan identificeres betydelige økonomiske, sociale og samfundsmæssige virkninger.

Regeringen kan derfor tilslutte sig behovet for en målrettet handlingsplan for at EU kan understøtte udviklingen af europæiske satellitbaserede tjenester, og dermed sikre at Europa får andel i det betydelige globale marked for sådanne tjenester, der er identificeret og som må forventes fortsat at udvikle sig. Dette skal dog ske ud fra en forudsætning om, at de satellitbaserede tjenester, der udvikles på europæisk plan, også skal være konkurrencedygtige i forhold til de alternativer, der til enhver tid findes på markedet, og at udviklingen fokuserer på de sektorer, hvor der kan identificeres klare fordele såvel i form af uafhængighed af alternative tjenester som økonomisk, socialt og samfundsmæssigt.

Såfremt der er konkrete barrierer, der hindrer europæiske virksomheder i at udnytte deres potentiale indenfor udvikling af satellitbaserede tjenester, skal sådanne barrierer søges elimineret, men stadig under hensyntagen til, at der skal være et potentiale i at udvikle de konkrete tjenester. Anvendelse af tjenesterne skal baseres på brugernes eget valg og ikke via lovgivningsinitiativer, som medfører obligatorisk anvendelse på nærmere angivne områder.

Regeringen er kritisk overfor udkastet til rådskonklusioners formulering om at anerkende, at der tilføres yderligere midler til fordel for yderligere forskning og udvikling af satellitbaserede tjenester, det være i form af omprioritering indenfor 7. rammeprogram, eller i form af yderligere tilførsel af nationale midler til sådanne forsknings- og udviklingsprojekter.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Meddelelsen og forslaget til Rådskonklusioner har været behandlet i Rådets arbejdsgruppe d. 12. juli 2010, d. 26. juli 2010 og d. 8. september 2010. Konklusionsudkastets element om omprioritering af midler fra 7. Rammeprogram og tilførsel af midler fra regionalt og nationalt niveau til fremme af forskning og udvikling af satellitbaserede tjenester har mødt betydelig modstand hos medlemsstaterne, hvor et flertal har peget på, at forslaget går meget vidt. Det tilkommer ikke Rådet af transportministre at beslutte en omprioritering af midler indenfor 7. rammeprogram, ligesom landene ikke kan tilslutte sig, at Rådet skal opfordre til at der stilles midler til rådighed fra nationale og regionale budgetter. En række medlemslande har peget på, at stillingen til projektets økonomi, herunder tilførsel af yderligere midler, må afvente den økonomiske analyse, der p.t. pågår, samt det Mid-Term review for Galileo, der nu forventes fremlagt primo 2011. Dette bakker Danmark også op om.



Herudover er det væsentligt for medlemsstaterne, at der fokuseres på, hvorledes Galileo bliver operationel så hurtigt som muligt, herunder hvorledes der i den relevante industri og i brugerkredse sikres tillid til systemet.

#### 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

#### 9. Tidligere forlæggelser for Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



#### Dagsordenspunkt 4: Strategi for Fremtidens Transport (2010-2020)

Side 24/24

Notat om drøftelsen af strategi for fremtidens transport (2010-2020) vil blive eftersendt.