

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 20. maj 2009

Dok.id

J. nr. 121-34

Internationalt Kontor

Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 11. juni 2009 – Transportdelen

Dagsordenspunkt 1: Revision af forordning om forvaltningsstrukturen for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation (EGNOS og Galileo) .....	2
Dagsordenspunkt 2: Direktiv om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer (ITS) på vejområdet.....	6
Dagsordenspunkt 3: - Rådskonklusioner om Grøn bog: TEN-T: En gennemgang af politikken.....	15
Dagsordenspunkt 4: Forordning om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse .....	28
Dagsordenspunkt 5: Forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport .....	40
Dagsordenspunkt 6: Relationer med tredjelande: En civil luftfartsaftale med Georgien .....	54
Dagsordenspunkt 7: Direktiv om mærkning af dæk med brændstoffektivitet og andre vigtige parametre .....	56



Dagsordenspunkt 1: Revision af forordning om forvaltningsstrukturen for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation (EGNOS og Galileo)

KOM(2009)139

Revideret notat

Resumé

Formålet med den europæiske politik foret satellitbaseret radionavigation er at forsyne Det Europæisk Fællesskab med satellitnavigationssystemet (GNSS – EGNOS<sup>1</sup> og Galileo). Infrastrukturen omfatter 30 satellitter og et antal jordstationer.

Kommissionens forslag om ændring af det oprindelige forordningsforslag afspejler den omstændighed, at der med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 er sket ændring i forvaltningsstrukturene for EGNOS- og Galileo-programmerne, hvorfor dette forslag skal bringe overensstemmelse mellem teksten i Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 og teksten i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008.

På rådsmødet den 11. juni 2009 forventes en fremskridtsrapport om forslaget behandlet.

## 1. Baggrund og indhold:

Ved Rådets forordning nr. 1321/2004 om forvaltningsstrukturene for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation, blev oprettet en europæisk GNSS-tilsynsmyndighed (herefter GSA), der skulle føre tilsyn med koncessionshaveren for etablerings- og ibrugtagningsfasen.

I 2008 vedtog Rådet og Parlamentet en forordning om den videre gennemførelse af det europæiske satellitnavigationsprogram (EGNOS og Galileo) (683/2008). Forordningen afspejlede den omstændighed, at koncessionsplanerne for etablerings- og ibrugtagningsfasen var opgivet, og at Det Europæiske Fællesskab fuldt ud skulle overtage gennemførelsen af denne fase. Samtidig skulle de organisatoriske forhold for EGNOS- og Galileo-programmet, der oprindeligt blev fastlagt ved forordning (EF) nr. 1321/2004 tilpasses den nye struktur.

---

<sup>1</sup> Egnos er et system, der korrigerer og præciserer de signaler, som udsendes af det amerikanske system GPS og det russiske Glonass. Det øger signalernes pålidelighed over et geografisk område, der først og fremmest omfatter Europa.



Kommissionen har d. 24. marts 2009 fremsat forslag til ændring af forordning (EF) nr. 1321/2004. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, artikel 156, og vedtagelse skal ske efter proceduren i traktatens artikel 251 (fælles beslutningstagen). Forslaget forelå i dansk version d. 25. marts 2009.

Ved Kommissionens nye forslag om ændring af forordning (EF)nr. 1321/2004 sker der en tilpasning af forvaltningsstrukturerne for EGNOS- og Galileo-programmet til de nye strukturer, der er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008. Der er således med Kommissionens nye forslag tale om at bringe forordning 1321/2004 i overensstemmelse med forordning 683/2008, således at der ikke opstår en usikker retssituation i forbindelse med to tekster, der på visse punkter er modsigende.

Kommissionen foreslår i den anledning følgende ændringer:

- Titlen på forordningen ændres til ”Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 om oprettelse af GNSS-Agenturet.”
- Formålsbestemmelsen i forordningens artikel 1 ændres, således at formålet begrænses til at bestå i oprettelse af agenturet, mens opgaven med at varetage offentlighedens interesser i samt være tilsynsmyndighed for de europæiske GNSS-programmer bortfalder.
- Agenturets opgaver nydefineres, således at de bringes i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 683/2008, ligesom der sker fornødne tilpasninger i den samlede forvaltningsstruktur, således at Kommissionens rolle som forvalter af programmerne og de beføjelser, Kommissionen dermed har i relation til Agenturet, afspejles. Agenturets organer omfatter en bestyrelse, Udvalget for Sikkerhedsgodkendelse af Europæisk GNSS-Systemer og den administrerende direktør. Dennes embedsperiode reduceres fra 5 til 4 år, men med mulighed for fornyelse én gang for 4 år.
- Europa Parlamentet tillægges en observatørpost i GNSS-Agenturets bestyrelse.
- Kommissionen får samme stemmewægt i GNSS-Agenturets bestyrelse som medlemsstaterne tilsammen.
- Det Videnskabelige og Tekniske Udvalg nedlægges, og Systemsikkerheds- og Sikkerhedsudvalget erstattes af et Udvalg for Sikkerhedsgodkendelse af Europæiske GNSS-Systemer, der etableres indenfor Agenturets rammer. Udvalget skal varetage sikkerhedsgodkendelsesarbejdet. Dette arbejde skal udføres uafhængigt af de myndigheder, der forvalter programmerne, eller er ansvarlige for gennemførelsen af de krav,



der gælder på sikkerhedsområdet, men der skal ske koordination af aktiviteter mellem disse myndigheder og udvalget for sikkerhedsgodkendelse.

- Bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1321/2004 vedrørende ejerskab af systemerne ophæves, da disse systemer i medfør af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 683/2008 ejes af Det Europæiske Fællesskab.

## 2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Forslaget vil ved dets ikrafttræden have umiddelbar retsvirkning i Danmark, således som det gælder for Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008.

## 3. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transportspørgsmål med høringsfrist d. 24. april 2009.

Der er indkommet høringssvar fra DSB, som har meddelt, at virksomheden ikke har bemærkninger til forslaget.

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

Forslaget har ikke statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller administrative konsekvenser.

## 5. Nærhedsprincippet

Da der er tale om et område, hvor Fællesskabet har enekompetence, er spørgsmålet om nærhedsprincippet ikke relevant.

## 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Fra dansk side vil man arbejde for, at der opnås overensstemmelse mellem en eksisterende forordningstekst og en senere vedtagen forordningstekst, således at der ikke opstår en usikker retssituation i forbindelse med to tekster, der på visse punkter er modstridende.

Det er dog væsentligt, at tilpasningen sker under hensyntagen til en fornuftig vægtning af den indflydelse, medlemsstaterne og Kommissionen vil få i GNSS-Agenturets bestyrelse, og der vil derfor fra dansk side blive arbejdet for, at Kommissionen ikke tillægges samme stemmewægt i bestyrelsen som medlemsstaterne tilsammen.



Der vil endvidere blive arbejdet for, at den foreslåede observatørstatus for Parlamentet i GNSS-Agenturets bestyrelse ikke gennemføres, da Parlamentet allerede er sikret orientering om udviklingen i Galileo-projektet via det Interinstitutionelle Galileo Panel, GIP.

Endelig vil der blive arbejdet for, at det i forordningsteksten præciseres, at der senest i forbindelse med Kommissionens midtvejs evaluering af Galileo-programmet i 2010 tages stilling til styringen af programmet i den operationelle fase, samt hvilken rolle GNSS-Agenturet skal have i denne fase.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdning

De første møder i Rådets arbejdsgruppe har vist, at medlemslandene grundlæggende kan acceptere Kommissionens forslag, men at der er bred modstand mod at give Parlamentet observatørstatus i bestyrelsen for GNSS-Agenturet, samt mod at Kommissionen skal have samme stemmewægt i bestyrelsen som EU-medlemslandene tilsammen.

Der er endvidere en vis interesse for at få præciseret, hvilken rolle GNSS-Agenturet skal have efter 2013, hvor udnyttelsesfasen for Galileo indtræder.

Herudover er der en række uafklarede spørgsmål vedrørende det foreslåede Udvalg for Sikkerhedsgodkendelse af Europæisk GNSS-Systemer.

## 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

## 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Galileo-projektet har gennem årene været forelagt for Folketingets Europaudvalg mange gange, senest d. 4. april 2008 i forbindelse med fastlæggelse af forhandlingsoplæg vedrørende Rådsmøde d. 7. april 2008, hvor Kommissionens ændrede forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om den videre gennemførelse af de europæiske satellitnavigationsprogrammer (EGNOS og Galileo), KOM(2007)535 blev behandlet. Forslaget blev udmøntet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008.

Herudover modtog udvalget d. 21. oktober 2008 et notat vedrørende Galileo-projektet og dets forskellige faser.

Det konkrete forslag om revision af forordning om forvaltningsstrukturen for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation (EGNOS og Galileo) har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



## Dagsordenspunkt 2: Direktiv om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer (ITS) på vejområdet

KOM (2008) 887

Revideret notat

### Resumé

Formålet med dette direktiv er at fremskynde og koordinere anvendelsen af intelligente transportsystemer (ITS) inden for vejtransport, herunder vejtransportens grænseflader til andre transportformer. Målet er via ITS at skabe en mere effektiv, mere miljøvenlig, mere sikker og bedre sikret mobilitet for gods og passagerer. I dag indføres ITS-systemer ifølge Kommissionen generelt set på en ret usammenhængende måde, og EU's ITS-portefølje består af forskellige nationale, regionale og lokale løsninger uden nogen klar harmonisering. Forslaget sigter mod at rette op på denne skævhed, så ITS udnyttes mere effektivt og i højere grad bidrager til at opfylde EU's transportpolitiske mål. Det foreslås, at der nedsættes et europæisk ITS-udvalg bestående af medlemsstatenes repræsentanter, der kan bistå Kommissionen i at fastsætte fælles specifikationer og procedurer, samt en rådgivende ITS-gruppe bestående af repræsentanter fra forskellige sektorer og erhverv (ITS-tjenesteudbydere, brugersammenslutninger m.v.), som kan rådgive Kommissionen omkring de forretningsmæssige og tekniske aspekter.

På rådsmødet den 11. juni 2009 forventes en fremskridtsrapport om forslaget behandlet.

### 1. Formål og indhold

Forslaget er vedtaget i Kommissionen den 16. december 2008. Det er fremsat i henhold til traktaten om oprettelsen af det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagning mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Midtvejsevalueringen i 2006 (KOM (2006) 314) af Kommissionens hvidbog om transportpolitik (2001) peger på, at innovation vil spille en fremtrædende rolle med hensyn til at gøre vejtransporten bæredygtig (dvs. sikker, effektiv, renere og ubrudt), bl.a. ved brug af informations- og kommunikationsteknologier: Intelligente transportsystemer (ITS).

Kommissionens direktivforslag opstiller en ramme for koordineret ibrugtagning og anvendelse af ITS og for udvikling af de dertil krævede specifikationer og procedurer. En plan for selve ibrugtagningen er beskrevet i en meddelelse: "Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa" (KOM (2008) 886)



En konsekvensanalyse af ITS-handlingsplanen foretaget i foråret 2008 blandt relevante offentlige og private ITS-interessenter mandede ud i en anbefaling om, at der etableres en formel europæisk samarbejds- og koordinationsstruktur baseret på et direktiv og en udvalgsprocedure.

Det er Kommissionens vurdering, at ITS-systemer som trafikledelsessystemer, multimodale ruteplanlæggere m.v. vil kunne bidrage til at løse en række af transportsystemets udfordringer, herunder udfordringer i relation til trængsel, energiforbrug, manglende trafiksikkerhed og skadelige miljøpåvirkninger.

Det er ydermere Kommissionens vurdering, at medlemsstaternes forholdsvist ukoordinerede ibrugtagning af ITS risikerer at skabe en portefølje af nationale og leverandørspecifikke ITS-løsninger, der ikke i tilstrækkelig grad kan kommunikere med hinanden og dermed indfri ITS' fulde potentiale.

Med direktivforslaget foreslår Kommissionen, at der tilvejebringes en europæisk ramme for ibrugtagning af ITS. Forslaget betyder:

- At medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre interoperabel ITS. Medlemsstaterne skal navnlig: a) sikre at der stilles pålidelige, opdaterede og relevante vejtransportdata til rådighed til ITS-brugere og ITS-tjenesteudbydere; b) sikre at vejtrafik- og rejsedata kan udveksles mellem de kompetente trafikinformations- og trafikstyringscentre i regioner og medlemsstater; c) træffe de nødvendige foranstaltninger for at integrere sikkerheds- og sikringsrelaterede ITS-systemer i køretøjer og vejinfrastruktur og d) træffe de nødvendige foranstaltninger for at integrere de forskellige ITS-applikationer inden for en fælles platform.
- At behovet for udbygning af ITS vurderes af medlemsstaterne ud fra en række principper om bl.a. omkostningseffektivitet, interoperabilitet, modenhed mv. Medlemsstaterne skal senest seks måneder efter direktivets ikrafttræden forelægge en udførlig rapport om deres nationale aktiviteter og projekter i relation til de prioriterede områder og to år efter direktivets ikrafttræden forelægge deres planer for nationale ITS-foranstaltninger for de efterfølgende fem år. Herefter rapporterer medlemsstaterne hvert år om de opnåede fremskridt.
- At der til ITS-applikationer og –tjenester, der kræver global, kontinuerlig, nøjagtig og garanteret tids- og positionsbestemmelser, benyttes satellitbaseret infrastruktur, eller enhver anden teknologi med et tilsvarende præcisionsniveau.
- At Kommissionen med bistand fra et europæisk ITS-udvalg, bestående af repræsentanter for medlemsstaterne, definerer fælles speci-



fikationer og procedurer, der tilsigter EU-dækkende koordineret ibrugtagning af ITS. Specifikationsarbejdet vil navnlig ligge inden for følgende prioriterede områder:

- Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata, herunder definition af de nødvendige krav for at gøre offentlige vej- og trafikdata, der benyttes til digitale vejkort, nøjagtige og tilgængelige for producenter af digitale vejkort og tjenesteudbydere mv.
  - Kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring i europæiske transportkorridorer og i byområder, herunder definition af de nødvendige foranstaltninger til at anvende innovative ITS-applikationer bl.a. ”tracking and tracing” af gods og godstransportlogistik, samt til definition af en integreret multimodal metode til rejseplanlægning mv.
  - Færdselssikkerhed - og sikring, herunder definition af de nødvendige foranstaltninger til harmoniseret indførelse af fælleseuropæisk eCall, samt til at skaffe sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer mv.
  - Integration af køretøjet i transportinfrastrukturen, herunder definition af åben platform i køretøjet baseret på funktionskrav, samt foranstaltninger til at gøre yderligere fremskridt med udvikling og implementering af samarbejdende systemer mv.
- At der nedsættes en rådgivende ITS-gruppe bestående af ledende ITS-interessenter (tjenesteudbydere, brugersammenslutninger, transport- og anlægsoperatører, arbejdsmarkedets parter m.v.), der kan rådgive om forretningsmæssige og tekniske aspekter.
  - At vejinfrastrukturrelateret ITS-udstyr- og –software i nødvendigt omfang typegodkendes.
  - At medlemsstaterne sikrer forsvarlig behandling af persondata, herunder at ITS-data og –registre beskyttes mod misbrug.

## 2. Gældende dansk ret

Der er ikke særskilt lovgivning på dette område og det forventes ikke, at forslaget vil ændre på dette, da der er tale om et rammedirektiv.

Forslaget forventes ikke at ændre ved gældende dansk ret.





### 3. Høring

Direktivforslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, samt organisationerne Inspire og ITSDanmark med frist 2. februar 2009:

Følgende havde bemærkninger til direktivforslaget:

Dansk Transport og Logistik hilser handlingsplanens indsatsområder velkomne, men understreger behovet for at indsatsen fokuseres på praktiske tiltag, der reelt bringer fordelene fra ITS i anvendelse på både nationalt og europæisk niveau. DTL peger i den forbindelse særligt på: Udarbejdelse af digitalt vejkort; dynamisk trafikinformation; intelligente rutevejledningssystemer; brug af flådedata; systemers basering på kendt teknologi (som GPS og GPRS) frem for oprettelse nye kommunikationskanaler.

Dansk Erhverv støtter helt generelt forslag, som bidrager til en hensigtsmæssig udbygning af ITS-systemer i et europæisk perspektiv, men anfører, at en harmonisering på nuværende tidspunkt eventuelt vil kunne risikere at bidrage til en utilsigtet fiksering af de teknologiske muligheder, som ellers løbende tilpasses den trafikale virkelighed i ofte uensartede og ikke-sammenlignelige lokale trafikmiljøer. Dansk Erhverv henviser i øvrigt til DTL's svar.

Dansk Industri er positiv over for ibrugtagningen af ITS og påpeger bl.a.:

- Vigtigheden af samspillet mellem transportformerne
- At brugen af ITS også skal integreres i den kollektive trafik.
- At det er vigtigt, at der sikres interoperabilitet i EU mellem ITS-applikationer og -tjenester, herunder at der sikres åbne platforme, der harmoniserer standardiseringen af regler og procedurer for behandling af data. Interoperabiliteten vil desuden give en positiv effekt på trafiksikkerheden ved at undgå flere elektroniske enheder i det enkelte køretøj og modsatrettede instruktioner fra forskellige systemer.
- Vigtigheden af at alle medlemslande tilslutter sig 'in-car-tjenester' såsom e-call, hastighedsalarmer, etc., for således at samordne foranstaltninger og ensartet anvendelse.
- At trafikstyring bør tillægges en større rolle, da kravet om kommunikation på tværs af transportformer og privat/kollektiv transport øger den tekniske kompleksitet, og at brugen af offentlige-private partnerskaber kan fremme helhedsorienterede, systembaserede løsninger hertil.

Danske Havne understreger vigtigheden af at sikre, at ITS på vejområdet er kompatibelt med og har kontaktflader til ITS inden for andre transportformer.

Følgende har ingen bemærkninger til forslaget: DSB og INSPIRE-Danmark.

Efterfølgende er der modtaget høringsvar fra:



ITSDanmark hilser handlingsplanen velkommen og understreger behovet for regulering på europæisk plan for at sikre den optimale samfundsøkonomiske gevinst af ITS, herunder sikringen af, at privat indsamlet information i tilstrækkelig omfang kommer offentligheden til gode og omvendt. ITSDanmark påpeger, at handlingsplanens indsats for at udvikle ITS til brug for godshåndtering og trafikledelse på ikke alene statsvejnettet kan vise sig at kræve en større ressourceindsats end påregnet i regeringens investeringsplan. Vedrørende eCall anbefaler ITSDanmark, at Danmark underskriver den fælleseuropæiske Memory of Understanding for etablering af et fælles eCall-system. Hvad angår udstyr til køretøjerne bør der, ikke mindst set i lyset af regeringens ønsker om at indføre kørselsafgifter, etableres et marked baseret på en standardplatform, der kan sikre størst mulig værdi for bilisten til lavest mulig pris. Desuden påpeger ITSDanmark vigtigheden af at sikre optimal databeskyttelse og –ansvar ikke mindst med tanke på etablering af ITS til brug for kørselsafgifter, fremtidig elektronisk fragthåndtering og indsamling af rejsetidsdata.

KL kan tiltræde målsætningen om ITS som metode til at skabe en mere effektiv, mere miljøvenlig, mere sikker og bedre sikret mobilitet for passagerer og gods.

Sund & Bælt erklærer sig helt enige i de gode mål med arbejdet med ITS og understreger vigtigheden af, at implementeringen af ITS sker inden for en kort tidshorizont. Sund & Bælt mener desuden, at det er vigtigt, at der etableres en stærk beslutningsorganisation, så det sikres, at ITS systemer kan understøtte løsninger der kan gavne trafiksikkerhed, miljø, samt sikre en løsning, hvor der blandt producenterne er fri konkurrence, og dermed økonomisk optimale løsninger.

Sund & Bælt bemærker, at det er vigtigt, at værdien af de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafiksikkerhed, sikres.

Sund & Bælt anfører desuden, at det er vigtigt, at der etableres løsninger, så de forskellige services kan integreres i samme OBU, som vil blive anvendt i forbindelse med den europæiske bompengeservice European Electronic Toll Service.

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

Forslaget forventes ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, idet det på det foreliggende grundlag forventes at være op til medlemslandene selv at vurdere behovet for udbygning og anvendelsen af ITS. Det er dog Danmarks holdning, at forslaget skal belyses og analyseres yderligere.



Ved at bidrage til, at de til rådighed stående ressourcer og virkemidler kombineres, vurderes forslaget at give en samfundsmæssig, administrativ og miljømæssig merværdi.

## 5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens begrundelse for forslaget, at det er rettet mod tværnationale aspekter, som ikke (alene) kan reguleres på medlemsstatsniveau, fx interoperabilitet mellem ITS-udstyr og etablering af et indre marked for ITS-tjenester.

Videre fremgår det, at forslaget først og fremmest drejer sig om at opnå europæiske eller harmoniserede trafik-, trafikinformations- og trafikledelsestjenester. Da dette ikke kan udføres af medlemsstaterne, må der vedtages fællesskabsregler, idet medlemsstaterne ellers ville forsætte med at udvikle og implementere individuelle løsninger til skade for fremtidig harmonisering, standardisering og interoperabilitet. Dette vurderes af Kommissionen at ville føre til en yderligere forværring af den trafikale situation. Endelig vil handling på fællesskabsniveau give effektivitetsgevinster og stordriftsfordele. Samlet set vurderes, at ovenstående kun kan løses gennem fælles regler, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at anvendelse af ITS-udstyr og -tjenester er karakteriseret ved en teknologi, der benyttes over grænser, og at det derfor er mest hensigtsmæssigt, at de overordnede rammer for koordinering af udviklingen og standardiseringen af ITS foregår på fællesskabsniveau. Regeringen finder således, forudsat, at der sikres medlemsstaternes tilstrækkelig indflydelse på forslagets rækkevidde og tidsplan og dermed finansielle konsekvenser, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

## 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er overordnet positivt indstillet over for målsætningen i Kommissionens forslag, idet harmoniserings- og innovationstiltag, som medfører en mere effektiv, trafik sikker og bæredygtig udnyttelse af transportinfrastrukturene, generelt hilses velkomment.

Det er regeringens holdning, at direktivet på længere sigt kan danne grundlag for og muliggøre udvikling af mere sikre biler, multimodalitet, bedre trafikstyring imellem landene, bæredygtig ressourceanvendelse, interoperable kørselsafgiftssystemer samt mere sikre transportere i EU.

På en række punkter synes der dog fortsat at være behov for en præcisering af forslaget. Det bør fx klargøres, hvilke typer af vejdata medlemsstaterne skal stille til rådighed for ITS-brugere og ITS-tjenesteudbydere, og hvorvidt f.eks. et digitalt vejnet forudsættes etableret af medlemsstaterne. Endvidere bør det sik-



res, at der ikke foretages unødigt registrering og overvågning f.eks. i forbindelse med kørselsafgiftssystemer.

Med hensyn til, om der er behov for lovgivning på ITS-området har Danmark nogle generelle betænkeligheder, vedrørende spørgsmålet om hvilken form for lovgivning, der i givet fald vil være den rette, herunder om der er behov for et direktivforslag.

Danmark finder, at der er behov for en præcisering af, i hvilken grad et rammedirektiv forpligter medlemsstaterne, og hvad de potentielle medfølgende omkostninger bliver. I denne forbindelse er der behov for en præcisering af bilag 1 og bilag 2.

Danmark finder, at det er vigtigt, at værdien af de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafik-sikkerhed, sikres.

Danmark er generelt positiv over for etableringen af eCall, der gør det muligt for trafikanter, der vil betale ekstra for sikkerhed, at købe et køretøj med eCall. Danmark kan dog ikke støtte obligatorisk indførelse af eCall. Danmark finder, at det som udgangspunkt bør være op til den enkelte medlemsstat om man ønsker at facilitere systemet og op til den enkelte borger at tage stilling til, om eCall-systemet ønskes installeret.

Vedrørende handlingsplanens opfordring til brug af satellitbaseret infrastruktur understreger Danmark vigtigheden af, at GPS-systemet sidestilles med Galileosystemet. Danmark finder således, at det skal være frivilligt for medlemsstaterne, om de ønsker at anvende Galileo-systemet.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdning

Direktivforslaget har flere gange været behandlet i Rådets landtransportarbejdsgruppe. Derudover har der været afholdt en særskilt drøftelse i Rådets landtransportarbejdsgruppe af et spørgeskema omhandlende behovet for fælles europæisk lovgivning på ITS-området.

For så vidt angår direktivets målsætning om at harmonisere og øge udbredelsen af ITS er holdningen generelt positiv i medlemsstaterne.

Det er fremgået af drøftelserne i arbejdsgruppen, at der er en vis skepsis i flere medlemsstater over for brugen af komitologi, hvorfor arbejdsgruppen ret detaljeret har drøftet, hvilken type regulering der er bedst egnet i forhold til direktivets forskellige indsatsområder. Flere lande har meddelt, at de for nogle indsatsområders vedkommende vil foretrække fælles beslutningstagen og for andre indsatsområder foretrækker harmonisering uden lovgivning, dvs. via standardisering, europæiske retningslinjer, frivillige aftaler o.l.



Under drøftelserne har det desuden vist sig, at medlemsstaterne i nogle tilfælde opfatter aktionspunkterne i ITS-handlingsplanen, som direktivets bilag 2 knytter an til, forskelligt.

En række medlemsstater, herunder Danmark, har ønsket at se konsekvenserne ved de forskellige tiltag belyst, herunder de økonomiske konsekvenser. Hertil har Kommissionen oplyst, at man for alle de indsatsområder, der placeres i en komitologiprocedure, vil udarbejde cost-/benefitanalyser, der nærmere vil bestemme, hvilken skala mv. indsatsen skal have.

Vedr. brugen af satellitbaseret infrastruktur har en række lande foreslået, at der ikke henvises til et specifikt system (Galileo) i bilag 2.

Flere lande har udtrykt behov for at få præciseret det vejnet, direktivet skal gælde for, og udtrykt bekymring for omkostningerne til at ibrugtage ITS på et fintmasket vejnet.

ITS-direktivforslaget blev behandlet på det uformelle rådsmøde i Litomerice i Tjekkiet i slutningen af april 2009. Det fremgik af mødet, at flere medlemslande ønsker mere fokus på det økonomiske aspekt, herunder hvad omkostningerne af ITS-direktivforslaget bliver, samt at det er nødvendigt at tage en "step-by-step approach" for at vurdere ITS på nationalt plan og herefter på EU-plan, og at det derfor er vigtigt, at direktivet bliver et minimumsdirektiv.

Der var på det uformelle Rådsmøde desuden en række lande, der gav udtryk for et dilemma mellem på den side at regulere for meget på ITS-området, hvilket kan føre til at den teknologiske udvikling på området holdes tilbage og på den anden side for lidt regulering, hvilket kan medføre et ITS system, der er stort set ubrugeligt på fællesskabsniveau fordi det ikke er harmoniseret og koordineret.

## 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets ordfører på ITS-forslaget MEP Anne E. Jensen (V) har udarbejdet et ændringsforslag til direktivforslaget, der den 30. marts 2009 blev vedtaget i Europaparlamentets Transport- og Turismeudvalg.

Europa-Parlamentets Transportudvalg er generelt enig med Kommissionen i, at der er behov for tiltag på ITS-området og kan støtte direktivforslaget. Europa-Parlamentets ændringsforslag understreger bl.a. behovet for at sikre interoperabilitet også med eksisterende ITS-systemer samt ønsket om, at der fokuseres kraftigere på ITS i forbindelse med transport i byområder. Europa-Parlamentet ønsker desuden et større fokus på beskyttelsen af bløde trafikanter og beskyttelsen af personlige data.



Der blev stemt i plenaren den 23. april 2009, hvor forslaget med arbejdsgruppens ændringsforslag blev godkendt.

Side 14/57

## 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 27. marts 2009.



## Dagsordenspunkt 3: - Rådskonklusioner om Grønbog: TEN-T: En gennemgang af politikken

KOM (2009) 44

Revideret notat

### Resumé

I grønningen gennemgås den hidtidige politik på området 'transeuropæiske transportnet' (TEN-T) og der gives en vurdering af denne politiks stærke og svage sider.

De gældende retningslinjer for de transeuropæiske transportnet er bygget op omkring 2 lag: Det ene lag består af særskilte net for de forskellige transportformer (veje, jernbaner, indre vandveje, lufthavne, havne og kombineret transport) samt horisontale tiltag som ITS (Intelligent Transport Systems), Galileo og ERTMS (European Rail Transport Management System). Det andet lag består af de 30 særlige prioritetsprojekter, som blev fastlagt i hhv. 1994 og 2004, og hvortil hører Øresundsforbindelsen og den faste forbindelse over Femern Bælt.

I Grønningen formulerer Kommissionen tre mulige alternativer for den videre udvikling af TEN-T:

1. Den nuværende struktur med to lag bestående af det primære net (skitseplaner for de forskellige transportformer) og prioriterede projekter, som ikke er forbundet med det primære net
2. TEN-T reduceres til alene at bestå af prioritetsprojekter, der eventuelt forbindes, så de udgør et prioriteret net
3. En struktur bestående af to lag: a) et primært net (skitseplaner) som i model 1 og b) et prioriteret net (basisnet) med udgangspunkt i de nuværende prioritetsprojekter, som forbinder de store transnationale akser, og vigtige knudepunkter. Dette suppleres med et sæt mål og kriterier som tilvejebringer et grundlag for udpegning af nye projekter.

I et udkast til rådskonklusioner, som efter planen skal vedtages på Rådsmødet (TTE) den 11. juni 2009 peges der på option 3 som den foretrukne model.

### 1. Baggrund og indhold

Sigtet med politikken for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er dels at etablere den infrastruktur, som er nødvendig for, at det indre marked kan fungere efter hensigten, og dels at virkeliggøre målene i Lissabonstrategien for vækst og beskæftigelse.



Der er hidtil investeret ca. 400 mia. EUR i det transeuropæiske transportnet, hvoraf ca. en tredjedel stammer fra fællesskabskilder. Alligevel er man langt fra at have opfyldt målene med TEN-T-politikken.

Det er derfor Kommissionens opfattelse, at der er behov for en gennemgribende gennemgang af TEN-T-politikken, som fremover også bør omfatte et bidrag til Fællesskabets klimaaendingsmål.

Med henblik på at påbegynde en diskussion om den fremtidige TEN-T politik har Kommissionen derfor den 4. februar 2009 offentliggjort en Grønbog med titlen 'TEN-T: en gennemgang af politikken. På vej mod større integration i det transeuropæiske transportnet til gavn for den fælles transportpolitik.'

De nugældende TEN-T-retningslinjer, som er vedtaget i 1996 og senest ændret i 2004, omfatter to lag: et primært net, som består af skitseplaner for jernbane-, vej-, indre vandvejs- lufthavns- og havnet, og et sekundært lag bestående af 30 prioriterede projekter (herunder Femern Bælt-projektet).

Det primære net består samlet set af: 95 700 km veje, 106 000 km jernbaneforbindelser, 13 000 km indre vandveje, 411 lufthavne og 404 søhavne. Hovedparten af disse forbindelser og knudepunkter eksisterer allerede. Men næsten 20 000 km veje, over 20 000 km jernbaneforbindelser og 600 km indre vandvejsforbindelser skal stadig anlægges eller opgraderes betydeligt, og omkostningerne herved anslås til 500 mia. EUR ifølge medlemsstaternes nylige skøn. Hertil kommer intelligente trafikstyringssystemer som ITS (Intelligent Transport Systems), ERTMS (European Rail Traffic Management Systems) og SESAR (Single European Sky ATM Research Programme).

Det sekundære lag af 30 særlige prioritetsprojekter omfatter bl.a Øresundsforbindelsen og den faste forbindelse over Femern Bælt. Af de 30 prioritetsprojekter er de 3 færdiggjort (herunder Øresundsforbindelsen).

De disponible instrumenter i form af EU-støtteordninger (TEN-T-ordningen, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Investeringsbank) har indtil nu været utilstrækkelige til at sikre fuld færdiggørelse af projekterne af fælles interesse.

Kommissionen finder derfor, at der er behov for en gennemgribende analyse af TEN-T-politikken, hvor det centrale spørgsmål er, hvorledes fremtidens multimodale net skal udformes og hvordan en rettidig færdiggørelse sikres.

Det anføres i Grønbogen, at for at de primære net kan opretholdes som TEN-T-lag, må der foretages en fornyet gennemgang af de metoder, som benyttes til at ajourføre og overvåge det, og af de instrumenter, som er nødvendige for at sikre en fuldstændig og rettidig færdiggørelse, og medlemsstaterne vil i den sammenhæng skulle påtage sig et mere bindende ansvar.





For så vidt angår prioriterede projekter, kan den aktuelle politik for prioriterede projekter udbygges i retning af en egentlig strategi for et prioriteret net (basisnet). Herved kan der f.eks. ske en systematisk inddragelse af knudepunkter. En strategi for et sådant basisnet bør ifølge Kommissionen som udgangspunkt bygge på en fælles aftale om entydige mål og en gennemskuelig og objektiv planlægningsmetode, hvor der bl.a. tages hensyn til trafikstrømme inden for EU og til/fra tredjelande, herunder andre verdensdele. Basisnettet bør være kendetegnet ved fuld interoperabilitet (dvs. gennemførelse af ERTMS og alle øvrige tekniske specifikationer i jernbanesektoren, gennemførelse af politikken for de fælles luftrum og ATM-masterplanen og interoperabilitet inden for andre ITS-sektorer).

Projekter, der optages i basisnettet – der er mindre omfangsrigt end de primære net, og som fokuserer på elementer af stor betydning for at opfylde TEN-T-politikens mål – vil være meget omkostningskrævende. Kommissionen anfører derfor, at den brede vifte af forskellige projekttyper, hvormed TEN-T udvikles, nødvendiggøre forskellige finansieringsløsninger, herunder forskellige Fællesskabsinstrumenter, selvfinansiering på grundlag af brugerbetaling, OPP m.v. Relevante fællesskabsinstrumenter er i denne forbindelse TEN-T-budgettet, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Den Europæiske Investeringsbank.

På grundlag af ovenstående formulerer Kommissionen i Grønbogen tre mulige alternativer for den videre udvikling af TEN-T:

1. Den nuværende struktur med to lag bestående af det primære net (skitseplaner for de forskellige transportformer) og prioriterede projekter, som ikke er forbundet med det primære net
2. TEN-T reduceres til alene at bestå af prioritetsprojekter, der eventuelt forbindes, så de udgør et prioriteret net
3. En struktur bestående af to lag: a) et primært net (skitseplaner) som i model 1 og b) et prioriteret net (basisnet) med udgangspunkt i de nuværende prioritetsprojekter, som forbinder de store transnationale akser, og vigtige knudepunkter. Dette suppleres med et sæt mål og kriterier som tilvejebringer et grundlag for udpegning af nye projekter.

Forskellen til model 1 er således, at der i model 3 tilstræbes et basisnet med større potentiale for at virkeliggøre ægte netvirkninger og at tilvejebringe et referencegrundlag for transportpolitikker, innovation (effektiv udnyttelse af infrastruktur, samordnet modalitet, logistik, nye teknologier m.v.) og målene om nedbringelse af emissioner.



Formandskabet har fremlagt et sæt rådskonklusioner vedr. Grønbogen med henblik på vedtagelse på Rådsmødet (TTE) den 11. juni 2009.

I konklusionsudkastet foreslås det bl.a. , at Rådet

- bekræfter behovet for at investere i transportinfrastruktur for at sikre udvikling af netværk inden for alle transportformer
- understreger, at de nuværende transportnet fremmer økonomisk, social og territorial samhørighed og derfor bør bevares
- tilslutter sig, at de nuværende TEN-T prioritetsprojekter bør forbindes til et netværk, som er multimodalt med vægt på knudepunkter (havne, lufthavne) og intermodale forbindelser (f.eks. forbindelser mellem jernbaner/indre vandveje og havne)
- bekræfter at sådan en 'geografisk søjle' skal indgå i et TEN-T kernenet
- bekræfter, at en metode til at etablere dette kernenet skal tage hensyn til kriterier som transnationale trafikstrømme, samhørighed, territorial udvikling miljø/klimaforandring, forbindelser til tredjelande og økonomisk udvikling og opfordrer Kommissionen til at udvikle sådan en metode
- understreger, at den geografiske søjle i TEN-T må suppleres med tiltag inden for intelligente transportsystemer, interoperabilitet og teknologisk innovation
- i lyset af ovenstående støtter option 3 i Grønbogen, som bedst imødekommer TEN-T's formål: indre marked, økonomisk social og territorial samhørighed, miljømål og integration af transport- og TEN-politik
- anerkender, at TEN-T politikken har et godt potentiale for at modvirke klimaforandring, og at integration af alle transportformer udgør et stærkt grundlag for at støtte transportsektorens bestræbelser for at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner
- bekræfter medlemsstaternes ansvar i relation til forberedelse, implementering og finansiering af TEN-T projekter på deres territorium
- understreger behovet for, at Fællesskabet stiller de finansielle ressourcer til rådighed, som er nødvendige for at stimulere investering i TEN-T-projekter
- opfordrer Kommissionen til at fremlægge et forslag til reviderede TEN-T-retningslinjer inden udgangen af 2010



## 2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

## 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 Industri (DI) finder, at udviklingen af transeuropæiske netværk for transport, TEN-T, er vigtig for udviklingen af det indre marked.

Derfor må der sættes mere tempo på implementeringen af de igangværende TEN-T projekter. Det er samtidig vigtigt, at man både i EU og på nationalt plan arbejder for at få udviklingen af europæisk infrastruktur højere op på den politiske dagsorden, da der er tale om centrale rammevilkår for de mange virksomheder, der har EU som hjemmemarked og derfor arbejder på tværs af grænserne.

I DI's vurdering af EU's hidtidige politik vedrørende TEN-T er det meget positivt, at Øresundsforbindelsen og Femern forbindelsen er støttet af TEN-T. Det samme gælder støtten til en række andre projekter i Danmark.

DI vil derfor opfordre regeringen til at arbejde for, at det fortsat vil være muligt at søge og modtage sådanne bevillinger til danske projekter i forbindelse med den forventede senere revision af retningslinjerne for transeuropæiske transportnet, hvor Grønbogen er første led i processen.

DI er generelt interesseret i TEN-T projekter, der fremmer erhvervslivets rammevilkår gennem etablering af bedre infrastruktur i medlemslandene. Det gælder f.eks. godskorridorer for jernbaner inden for EU og forbindelserne til 3. lande.

Samtidig vil nogle af DI's medlemsvirksomheder også fremover have direkte kommercielle interesser i forbindelse med specifikke TEN-T projekter. Dette



gælder tillige deltagelse i eventuelle Offentlig Private Partnerskaber, OPP, som DI ser positivt på og ønsker fremmet.

Det er tidligere blevet påpeget af de officielle TEN-T koordinatore, at TEN-T har utilstrækkelige økonomiske midler, at der er usikkerhed om EU's og mange medlemslandes engagement i programmet samt at programmet til tider har været præget af mangelfuld planlægning og tekniske problemer. Dette synspunkt deles af DI's europæiske arbejdsgiver- og industriorganisation BUSINESSEUROPE.

DI finder det især vigtigt at sikre TEN-T programmets målopfyldelse og økonomiske effektivitet og undgå budgetmæssige problemer, som TEN-T hidtil har lidt under.

Et fremtidigt fokus bør være, at EU sikrer et lettilgængeligt overblik over bevilninger. I den forbindelse kunne man forestille sig, at Europa Kommissionen udarbejder en årlig rapport med en oversigt over, hvor langt de enkelte projekter er, og hvor mange midler de modtager fra TEN-T.

Hvad angår ITS, Intelligente Transport Systemer, finder DI det naturligt at udvide ITSs rolle i TEN-T, da ITS tjener til at håndtere den stigende trængsel i EU landene på en mere optimal måde.

Sidst men ikke mindst mener DI, at de transeuropæiske net bør forbindes langt bedre med de vigtigste havne, idet en meget betydelig del af EU's internationale handel foregår via havnene. Det vil også fremme udviklingen af mere sammenhængende transportformer til gavn for virksomhedernes transportarbejde i hele EU.

Dansk Transport og Logistik (DTL) – der repræsenterer det danske transporterhverv ad vej og på bane – fokuserer på de elementer, der er centrale for brugerne af infrastrukturen.

Kommissionen peger med rette på infrastruktur som et hovedelement i en transportpolitik. DTL hilser velkommen, at Kommissionen erkender behov både for bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur og for etablering af ny infrastruktur.

DTL peger på den aktuelle danske debat for at fremhæve betydningen af disse forhold. Transportsystemerne i dag lider under næsten akut kapacitetsmangel af den ene eller den anden grund. Anlægsprojekter kan afhjælpe dette, men det er langsigtede løsninger, der ikke vil skabe ny kapacitet på kort sigt. Indførelse af modulvogntog, tilpasninger af vægtgrænser, regulering af kørselsrestriktioner i og uden for byer m.v. er til gengæld tiltag, der kan have en positiv hurtig effekt.



Som det gælder for bæredygtighed, er det nødvendigt, at der tages en bred tilgang til spørgsmålet om kapacitet generelt, og at man foretager en bred vurdering af, hvor kapacitetsbegrænsninger findes – lovgivning, sikkerhed, sociale forhold, infrastruktur mv. – for at finde de rette løsninger, som samtidig opfylder alle politiske mål.

Pga. de mange ønsker til nye infrastrukturprojekter og pga. de begrænsede midler hertil, er det vigtigt, at politikerne kan danne sig et solidt og fagligt fundament, før de skal træffe en beslutning. Derfor hilser DTL Kommissionens høring af TEN-T programmet velkommen. Det er vores opfattelse, at den internationale godstransport skal effektiviseres, da det vil kunne bidrage til at styrke det danske transporterhverv og de danske virksomheders konkurrenceevne. Et TEN-T program, der bygger på effektive og sikre transportkorridorer, er et skridt i den retning.

Q1 Skal vurderingen af udviklingen til dato omfatte andre faktorer? DTL peger særligt på to faktorer, som man finder, har stor betydning for vurderingen af EU's indsats for infrastruktur. Den ene vedrører flaskehalse, hvor Kommissionen har lanceret et initiativ til bekæmpelse af flaskehalse. Dette initiativ har vist, at selvom en flaskehals kan have grænseoverskridende effekter, er det overordentligt vanskeligt for EU at bidrage til at løse flaskehalsproblemerne. Men ikke desto mindre, kan en flaskehals et sted fastlægge den samlede kapacitet i en stor del af infrastrukturens systemet i EU. Fokus bør derfor stadig være at løse flaskehalse i systemet. Den anden faktor vedrører et bedre fokus på at løse de konkrete problemer i EU's infrastruktur, snarere end at forfølge en politik om at overflytte gods mellem transportformerne. Man kan ikke udvikle og fremme jernbanetransport og søtransport ved at gøre forholdene for gods-transport ad vej ringere eller mere besværligt. 85 % af vejtransport er kørsler under 150 km – en afstand hvor jernbaner og søfart alligevel ikke kan betragtes som et alternativ.

#### Q2, Q3 prioritetsnetværk eller prioritetsprojekter

I Kommissionens grønbog anføres det, at de nuværende TEN-T prioritetsprojekter kan udvikles til et prioritetsnetværk, som vil kunne bidrage til at havne og andre netværksindgange integreres bedre i de nuværende transportkorridorer. På nuværende tidspunkt er der store problemer med godstransporten til og fra havnene i Europa, da en effektiv brug af skibsfarten forudsætter, at lastbilerne har gode adgangsveje til og fra havnene for at sikre den videre distribution af godset. EU bør spille en mere fremtrædende rolle i at sikre internationale transportkorridorer og – kæder. DTL er derfor umiddelbart positiv over for et multimodalt TEN-T prioritets netværk, der vil kunne sikre, at godset kommer hurtigt frem til bestemmelsesstedet.

Det forudsættes dog, at et sådant prioritetsnetværk også tager hensyn til EU's geografiske forhold og den regionale mangfoldighed og fortsat fokuserer på at



sikre alle regioners adgang til hele EU. Dermed bliver knudepunkter i form af intermodale terminaler, havne, men også transportcentre mv. mere afgørende end nogensinde for at sikre godsets uhindrede transport.

#### Q4, Q5, Q6 "conceptual pillar", ITS

I lyset af erfaringen med TEN-T de sidste 10-15 år, synes det at være hensigtsmæssigt at fokusere på de områder, hvor EU har kunnet gøre en forskel. Det synes særligt i områder, der kræver en bred indsats for forskning og udvikling og en fælles europæiske indsats. ERTMS er et eksempel, Galileo er et andet (uden dog at DTL i den sammenhæng udtaler sig om hvorvidt Galileo er en god ide eller ej). EU synes derfor at kunne bidrage med tiltag, der fokuserer på at sikre en bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur – som anlagt af medlemsstaterne, en fælles teknologisk udvikling, og en indførelse af en samlet fælles EU løsning, snarere end 27 enkeltstående nationale løsninger.

DTL bemærker samtidig, at afsnittet på s. 11 om "freight logistics" er en opremsning af ønskede resultater, snarere end et forsøg på en praktisk løsning af de udfordringer godstransport og logistik står overfor i EU. Som eksempel står det ikke klart for DTL, hvilken sammenhæng Kommissionen forestiller sig mellem f.eks. parkeringspladser og udviklingen af TEN-T. Kunne Kommissionen være villig til at anvende TEN-T midler til anlæg af yderligere parkeringspladser i EU? Hvis det er tilfældet, så skal det fremgå mere klart, og den slags "mindre projekter" skal finansielt set sikres mere opmærksomhed i tildeling af midlerne.

DTL finder det centralt, at ITS integreres i kommissionens TEN-T politik, da ITS systemer kan bidrage til at smidiggøre trafikafviklingen og samtidig sikre, at den nuværende infrastruktur udnyttes bedre. Dette ITS system kan med fordel integreres i den redskabssøjle, som ifølge kommissionen vil kunne være med til at integrere de forskellige transportpolitiske tiltag i den overordnede TEN-T politik.

#### Q7 Innovation

Hvis man vil fremtidssikre EU's politik for TEN-T, synes det at være hensigtsmæssigt allerede nu at erkende, at f.eks. ITS er ikke kun et spørgsmål om infrastruktur, men også om samspillet mellem køretøjer og infrastruktur. Kommissionens henvisning til nye former for energi til køretøjer stiller samme udfordring. I begge tilfælde kan TEN-T politikken vise sig at være et effektivt og nyttigt instrument.

Derfor ønsker DTL ikke specifikt at pege på, hvilken af de tre løsningsmodeller Kommissionen skal arbejde videre med, men DTL er positivt indstillet over for et samlet prioritetsnetværk som suppleres af en redskabssøjle, der kan understøtte politikken på området.



Danske Havne har blandede holdninger til grønbogen. Noget er godt, noget er mindre godt. Det er f.eks. godt, at Kommissionen i højere grad fokuserer på knudepunkter (særligt havne) og co-modalitet.

Det er dog mindre godt, at der er en klar tendens til at søge en form for prioritering af et "kerne-netværk" – herunder enkelte havne. Diskussionen om prioritering af havne har også været aktuel længe i Danmark, men er efterhånden kommet til at handle om at satse på mange havne. Noget tilsvarende burde være tilfældet på europæisk plan.

Ingen danske havne er store i europæisk regi. Derfor er det vigtigt for Danmark, og for de danske havne, at Kommissionen også har fokus på de mellemstore og mindre havne. Og derfor er der grund til at frygte en tendens til koncentration og prioritering af den europæiske støtte.

Kommissionen er på ret spor væk fra de prioriterede projekter og "akser" ved at fokusere på kapacitet og knudepunkter.

Et netværk med kun få knudepunkter er imidlertid ikke noget netværk. Mange knudepunkter er det, der skaber de hurtigste forbindelser og største mobilitet i netværket.

Jo flere knudepunkter, jo højere fleksibilitet, forsyningssikkerhed og aflastning. Internettet kan tjene som et eksempel på et netværk, der baserer sig på et meget stort antal knudepunkter. Hvis alle strømme i et netværk (det være sig information, personer eller gods) skal gennem enkelte knudepunkter, så skaber det overbelastning af bestemte korridorer. Også i et transportnetværk. Dette aspekt anerkender Kommissionen også, s. 10 i grønbogen.

Derfor er ideen om et prioriteret "kerne"netværk ikke optimal. For det vil bidrage til at koncentrere netværket om færre knudepunkter, og derved mindske fleksibiliteten og øge belastningen.

Der bør arbejdes med mange knudepunkter. Jo flere jo bedre. 5 mellemstore og 5 mindre europæiske havne er et langt mere transportmæssigt effektivt, fleksibelt, forsyningssikkert og landtransportreducerende system end 1 megalhavn - selv om mængderne der håndteres over kaj er nogenlunde ens.

Skal A-havnebegrebet ændres (havne med en årlig omsætning på mere end 1,5 mio. tons eller 200.000 passagerer) bør det være på passagersiden.

Ideen om særligt udpegede, grønne korridorer (s. 11) passer heller ikke ind i en netværkstankegang. Det er klart at et fokusområde for europæisk transportpolitik bør være at fjerne flaskehalse og fremme miljøvenlig transport. Her er mængden af trafik naturligvis vigtig. Men et mindst lige så vigtigt fokusområde bør være, hvor der er potentiale for vækst, udvikling og aflast-



ning. Med det første fokus helbreder man kun trafikale sygdomme. Med det andet fokus forebygger man dem også.

Det bør i den forbindelse erindres, at langt hovedparten af de godsmængder, der håndteres i de danske og europæiske havne er bulk-produkter. Der er ikke kun tale om lavværdiprodukter men også om - ofte forarbejdede - varer af højere værdi som fx stål, gødningsstoffer, biomasse og raffinerede olieprodukter. Disse co-modale varestrome er af stor betydning for – ikke bare økonomi og forsyningsikkerhed, men også for transportsystemet. Da der er tale om varer med stor masse eller volumen ville de fylde ekstra meget på vejene, hvis de skulle køres rundt.

Imidlertid synes fokus i Kommissionens tankegang om co-modale knudepunkter, at ligge på intermodalt gods som containere og trailere. Dette er naturligvis også vigtigt. Men hvis man erkender, at en lastvognfuld korn fylder lige så meget på vejene som en lastvogn med fladskærme – og slider langt mere. Så bliver bulk-produkter og –havne også langt vigtigere i det store transportbillede.

Denne diskussion hører sammen med diskussionen om det prioriterede netværk. Det er fristende at udpege en række af de største europæiske container- og færgenhavne til et sådant netværk. Men derved ville man både udelade vigtige varestrome og indskrænke bulkhavnes muligheder.

Danske Havne er enig i, at de eksisterende regler, procedurer, koncepter og kriterier for havne og for Motorways of the Sea-projekter i TEN-T-programmet har været for uklare og komplicerede (s.6). Dette bør ændres.

Det er også godt og rigtigt at anskue godstransport og passagertrafik som to forskellige systemer med visse overlap i netværkerne (s.10).

Uddannelse (af transportører, speditører, chauffører, søfolk etc.) er en væsentlig del af transportsystemet. Dette felt ligger selvfølgelig inden for de enkelte medlemsstaters kompetence, men Kommissionen kunne gøre noget for at opfordre staterne til et øget fokus herpå, eller ligefrem være promotor for best practice.

Danmarks Rederiforening kan støtte, at EU gør en indsats for at forbedre tiltag, der skal lette transporter til og fra EU's medlemslande. Vi skal dog gøre opmærksom på, at denne støtte forudsætter, at disse ikke har en yderligere konkurrenceforvridende effekt. I denne forbindelse ser vi det som essentielt, at der for så vidt angår en videreførelse af projektet "sømotorveje" fokuseres på generelle infrastrukturinvesteringer, lettelse af toldprocedurer og kapacitetsopbygning i nabolandene i overensstemmelse med den generelle danske holdning til dette koncept.





Ligeledes håber vi, at der fra myndighedernes side ved evaluering af diverse finansieringsmuligheder vil være særlig opmærksomhed på risikoen for påvirkning af markedets incitamentsstruktur, hvor eksempelvis direkte statsstøtte til enkeltvirksomheder og lånegarantiinstrumenter kan synes særligt problematiske.

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

Ikke relevant.

#### 5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

#### 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Udviklingen af de transeuropæiske transportnet er et meget væsentligt element i transportsektorens bidrag til Det Indre Marked som et centralt rammevilkår for den økonomiske udvikling.

Konceptet transeuropæiske transport har siden etableringen i 1994 ydet et væsentligt bidrag til virkeliggørelsen af store danske infrastrukturprojekter, f.eks. den faste forbindelse over Øresund. Det er væsentligt at denne mulighed fortsat består i samspil med nationale planer for udbygningen af transportinfrastrukturen.

Udviklingen og anvendelsen af intelligente transportsystemer (ITS) inden for alle transportformer bør spille en væsentlig rolle i relation til den fremtidige TEN-T politik.

For så vidt angår konceptet 'sømotorveje' lægges der fra dansk side fortsat vægt på, at der fokuseres på generelle infrastrukturinvesteringer i forbindelse med støttetildeling til konkrete projekter.

Danmark finder, at der i særlig grad bør fokuseres på samspillet mellem transportformerne (comodalitet), herunder ikke mindst samspillet mellem landbaserede transportformer og søtransport. Der bør derfor lægges vægt på optimeringen af knudepunkter, der forbinder baglandet med større og mindre havne.

Danmarks vigtigste TEN-T-projekt er p.t. den faste forbindelse over Femern Bælt (Prioritetsprojekt nr. 20 i de gældende retningslinjer for udviklingen af de transeuropæiske transportnet). Efter de gældende finansielle bestemmelser vedr. TEN-projekter kan der til Femern-forbindelsen opnås op til 30 % af an-



lægsudgifterne (33 mia. kr. (2008-priser) hvis den p.t. foretrukne løsning (skrånstagsbro) vælges).

Det er derfor i dansk interesse at bevare konceptet med særlige prioritetsprojekter, der kan tildeles højere støtte end de ellers gældende støtteprocentsatser, idet dette vil muliggøre en fortsat betydelige TEN-støtte til etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

En snæver fokusering på Femern Bælt projektet ville derfor tilsige, at Danmark skal pege Kommissionens udviklingsmodel 2 (et prioriteret net bestående af de nuværende og kommende prioritetsprojekter).

Danmark vil imidlertid fremover også have andre store projekter, som vil kunne opnå TEN-støtte, hvis retningslinjerne for TEN-T-politikken sigter lidt bredere end blot prioritetsprojekter. Hertil hører f.eks. indførelsen af ERTMS (European Rail Traffic Management System) på hele det statslige danske jernbanelenet frem til 2020. Udgiften hertil skønnes at være knap 22 mia. kr. Efter de gældende retningslinjer kan der gives op til 50 % i TEN-støtte til forundersøgelser og implementering af ERTMS-infrastruktur samt indbygning af ERTMS-udstyr i tog.

Ulempen ved at fortsætte med den nuværende model (model 1) er, at der ikke er en sammenhæng mellem de fastlagte prioritetsprojekter og resten af TEN-T-nettet.

Ud fra en samlet betragtning vurderes det på denne baggrund at være i dansk interesse at pege på Kommissionens udviklingsmodel 3, således at udviklingen af de transeuropæiske transportnet (TEN-T) fortsat hviler på 2 lag, hvor det ene lag udgøres af de nuværende primære net i form af skitseplaner fordelt på transportformer og trafikstyringsystemer (herunder ERTMS og ITS), mens det andet lag udføres af de nuværende prioritetsprojekter (herunder Femernprojektet) i form af et geografisk defineret basisnet, som suppleres med nogle mål og kriterier, som udgør grundlaget for udpegning af nye projekter.

Det bedste alternativ vurderes at være en fortsættelse af den nuværende model (model 1).

Danmark kan tilslutte sig det foreliggende udkast til rådskonklusioner, som peger på option 3 som den foretrukne model.

## 7. Forhandlingssituation

Udkastet til rådskonklusioner har været behandlet på et møde i Rådets transportarbejdsgruppe. På mødet tilkendegav en række lande, herunder Danmark, generel tilfredshed med formandskabets udkast. Et flertal tilkendegav sympati



for option 3, idet flere lande dog udbad sig flere oplysninger fra Kommissionen om de tre optioner. Et mindretal af lande tilkendegav præference for option 1.

Side 27/57

## 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant

## 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 4: Forordning om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse

KOM (2008) 817

Revideret notat

### Resumé

Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder for buspassagerer, bl.a. regler om ikke-diskriminering med hensyn til de befordringsvilkår, som busselskaberne tilbyder passagerer, herunder ikke-diskriminering af og obligatorisk assistance til handicappede og bevægelseshæmmede passagerer. Desuden indeholder forslaget regler om busselskabernes erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, busselskabernes forpligtelser i forbindelse med aflysninger og forsinkelser samt mindstekrav til oplysning til passagerer. Derudover indeholder forslaget regler om klagebehandling og håndhævelse af passagerers rettigheder.

På rådsmødet den 11. juni 2009 forventes en fremskridtsrapport om forslaget behandlet.

### 1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag blev fremsat den 4. december 2008.

Forslaget til forordning er fremsat under henvisning til traktatens artikel 71 og det skal derfor vedtages ved fælles beslutningsprocedure, jf. art. 251.

Forslaget tager sigte på at sikre tilstrækkelig beskyttelse af buspassagerers rettigheder, herunder handicappede og bevægelseshæmmede passagerer. Forslaget skal finde anvendelse på busselskabernes befordring af passagerer på faste ruter. Medlemsstaterne kan fritage bustransporttjenester, der varetages i byer, forstæder og regionalt fra forordningens anvendelsesområde, dog kun hvis denne transport er omfattet af offentlige tjenesteydelseskontrakter, der sikrer passagerer samme rettigheder som dem, der fremgår af forordningen.

Forslaget indeholder regler inden for fem overordnede områder:

Busselskabers erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage. Der fastsættes et beskyttelsesniveau og harmoniserede regler om busselskabers erstatningsansvar. Selskabernes erstatningsansvar er ubegrænset. Det fastsættes desuden, at selskaberne på visse betingelser og indtil et bestemt maksimumbeløb ikke må anfægte deres pligt til at udbetale skadeserstatning i tilfælde af en eventuel ulykke. Passagerer, der kommer ud for en ulykke, har ret til forskudsbeløb med henblik på at afbøde de økonomiske vanskeligheder, som



de eller deres familier ellers vil opleve som følge af tilskadekomst, eller som deres familier vil opleve, hvis den pågældende passager dør. Der fastsættes også regler om erstatning af bortkommet eller beskadiget bagage. Det maksimale erstatningsbeløb herfor er 1.800 EUR.

Handicappede og bevægelseshæmmedes adgang til bustransport. Der fastsættes regler, der forhindrer diskrimination på grund af handicap eller nedsat mobilitet i forbindelse med bestilling af en busrejse eller ombordstigning. Der er dog visse undtagelser, navnlig af hensyn til behørigt lovfæstede sikkerhedsbestemmelser. Medlemsstaterne skal udpege et antal busterminaler, hvor der skal ydes assistance til handicappede og bevægelseshæmmede. Der fastsættes bestemmelser om, hvilken form for assistance, der skal ydes i busterminalerne og om bord i busserne. Assistancen ydes gratis på den betingelse, at passageren har meddelt sit behov for assistance på forhånd og ankommer til busterminalen på et nærmere aftalt tidspunkt forud for den køreplanmæssige afgangstid. Busselskabernes personale og personalet i busterminalen bør have den nødvendige viden med henblik på at yde assistance til handicappede.

Busselskabernes forpligtelser i tilfælde af rejseafbrydelser, aflysninger eller forsinkelser. I tilfælde af aflysninger og hvis der er tale om køreplanmæssige rejser af mindst tre timers varighed, hvis afgang er mere end to timer forsinket, er busselskaberne forpligtet til at tilbyde acceptable alternative transporttjenester inden for en rimelig frist eller, hvis dette ikke er muligt, at oplyse passagererne om andre selskabers tjenester. Busselskaber, der ikke overholder dette krav, skal betale kompensation på op til 100 % af billetprisen.

Informering af passagerer og behandling af klager. Busselskaberne og busterminalernes forvaltningsorganer skal sikre, at passagerer senest ved afrejsen og under rejsen modtager passende og forståelige oplysninger om deres rettigheder i henhold til forordningen. Busselskaberne skal indføre en klageordning vedrørende de rettigheder, der fremgår af forordningen.

Håndhævelse og sanktioner. Medlemsstaterne skal udpege et organ, der har ansvaret for at håndhæve forordningen. Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner, der skal anvendes ved overtrædelse af forordningen

Forordningen skal i henhold til forslaget finde anvendelse et år efter ikrafttræden.

## 2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Lov om trafikskaber (lov nr. 582 af 24. juni 2005 med senere ændringer), regulerer, at det i Danmark er trafikskaberne, der varetager opgaven offentlig servicetrafik, herunder individuel handicapkørsel, inden for det enkelte trafikskabs område. Desuden fastsætter loven, at trafikskaberne skal samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikskabs områder. Loven regulerer desuden tilladelser til rutekørsel, herunder tillad-



delser til fjernbuskørsel, som er kørsel over mere end to trafikskabers område eller mere end trafikskabet på Sjællands område. Fjernbuskørsel er et liberaliseret erhverv.

I lov om trafikskaber er der ikke angivet noget om buspassagerers rettigheder. Bestemmelser om buspassagerers rettigheder fremgår af det enkelte trafikskabs rejseregler, som den enkelte operatør bliver underlagt i forbindelse med indgåelse af kontrakt med et trafikskab.

I medfør af lov om trafikskaber er der i Danmark en ordning med individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Det er en ordning, der har været lovpligtig siden 1992. Ordningen indebærer, at trafikskaberne har pligt til at tilbyde svært bevægelseshæmmede over 18 år individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

Handicapkørselsordningen indgår som en del af trafikskabernes almindelige forpligtelse til at udføre offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel. Principperne for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede skal således i tilpasset form svare til principperne bag de offentlige kollektive ordninger i modsætning til private individuelle ordninger, som fx taxikørsel. Den tidsmæssige placering af kørslen skal derfor være inden for normal køreplantiid. Loven forskriver en række minimumskrav til den individuelle handicapkørsel, bl.a. at handicapkørslen som minimum pr. år skal omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt og foregå i et egnet køretøj.

Omkring 44.000 svært bevægelseshæmmede benytter sig af ordningen og ordningen giver de svært bevægelseshæmmede en bedre service, end de rettigheder som forordningsforslaget giver handicappede og bevægelseshæmmede, bl.a. fordi kørslen foregår fra den handicappedes bopæl og helt til destinationen, i modsætning til almindelig rutekørsel som foregår mellem busstationer og stoppesteder. Ordningen kolliderer således ikke med forordningsforslaget og Danmark vil kunne oprette ordningen med individuel handicapkørsel.

Forordningsforslaget vil kræve en ændring af lov om trafikskaber, idet det vil være nødvendigt at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser.

### 3. Høring

Forslaget er den 17. december 2008 sendt til høring hos medlemmerne af EU-specialudvalg for transport samt organisationen 'Trafikskaberne i Danmark', med svarfrist den 20. januar 2009.

Af høringssvarene fremgår følgende:



Danske Busvognmænd finder det generelt hensigtsmæssigt, at der i EU skabes ensartede vilkår for forbrugerbeskyttelse og bevægelseshæmmedes adgang til at benytte bustrafikken. Reguleringen på området bør dog tage hensyn til erhvervsstrukturen og konkurrenceforholdene indenfor den europæiske persontransport generelt og busbranchen specielt.

- Busbranchen i EU består i vidt omfang af små virksomheder, der lokalt, regionalt og internationalt udfører personbefordring. Dette er i skarp kontrast til erhvervsstrukturen inden for fly- og togtrafik.

- Der er i dag intens konkurrence mellem forskellige persontransportformer (fly-, tog- og bustrafik). Forbrugerne har derfor ofte mange valgmuligheder mellem forskellige transportformer og transportleverandører.

Danske Busvognmænd finder ikke, at regler, der er udviklet til tog- og flytrafik bør anvendes direkte på bustrafikken, da man derved ignorerer de særlige vilkår, der gør sig gældende for bustrafikken. Reglerne skal sikre, at bussen fortsat kan spille en rolle som et sikkert, miljøvenligt, fleksibelt og ikke mindst pris-mæssigt overkommeligt transportmiddel.

Det er Danske Busvognmænds opfattelse, at hvis forordningen skal udmunde i en succes for forbrugere, bevægelseshæmmede og transportbranchen, skal der være fokus på "det mulige" i økonomisk, teknisk og administrativ forstand.

Herudover fremhæver Danske Busvognmænd at:

- Tilslutning til den i forslaget beskrevne mulighed for fritagelse for anvendelse af forordningen anfører, at den også bør gælde for speciel rutekørsel
- Tilslutning til lejlighedsvis kørsel (turistbuskørsel) kun skal være omfattet af forordningens kapitel II om erstatningsansvar
- Forslagets bestemmelser om erstatningsansvar er for vidtgående, idet tabs- og skadesbegrebet ikke i tilstrækkeligt omfang afgrænses og Danske Busvognmænd foreslår derfor, at formuleringerne i forslaget i stedet lægger sig op af de nugældende, fællesskabsretlige bestemmelser om motorkøretøjsforsikring.

Danske Busvognmænd mener ikke, det er økonomisk, teknisk eller administrativt hensigtsmæssigt at stille et generelt krav i en EU-forordning om, at handicappede og bevægelseshæmmede altid skal kunne benytte en national fjernbusrute eller international busrute. Problemerne knytter sig især til kørestolsbrugere.

Danske Busvognmænds anbefalinger er derfor følgende:

- Forordningens artikler 10 til 12 bør alene gælde for busser, der benyttes til national eller international befordring af passagerer ad faste ruter og



som i forvejen er udstyret med lifte (eller andet lignende indstigningshjælpemiddel).

- Der indføres eksplicit hjemmel i Rådets forordning (EØF) 684/92 om, at en tilladelsesudstedende myndighed – ved udstedelse af tilladelse til rutekørsel – kan stille krav om, at ruten i et nærmere defineret omfang skal betjenes af busser, der kan medtage kørestole.

En nugældende tilladelse til fjernbuskørsel mellem Jylland og København er eksempelvis udstedt med krav om, at et antal afgang foregår med busser, der kan medtage kørestolsbrugere.

Danske Busvognmænd finder, at uanset hvornår og i hvilken udformning, der stilles krav til busselskaberne om at kunne medtage handicappede og bevægelseshæmmede bør den nødvendige infrastruktur være på plads først. Det betyder, at medlemsstaterne skal have udpeget busterminaler, hvor der ydes assistance (jf. artikel 14), og de pågældende busterminaler skal leve op til kravene.

Danske Busvognmænd finder, at bestemmelserne om busselskabernes forpligtelser i forbindelse med rejseafbrydelser er for vidtgående og kan få negative, færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser.

Forbrugerrådet finder det mest hensigtsmæssigt, at klager vedrørende passagerrettigheder henlægges under det nye uvildige ankenævn for offentlig transport, som er oprettet pr. 1. februar 2009.

DSB finder, at eftersom EU har lovgivet om såvel fly- som togpassagerers rettigheder, bør der ligeledes fastsættes rettigheder for buspassagerer, både af hensyn til passagerernes vilkår og for at undgå, at en væsentlig forskel i passagerrettigheder bliver et konkurrenceparameter mellem transportformerne.

Det foreliggende forslag tilgodeser efter DSB's opfattelse i vidt omfang disse hensyn, bortset fra bestemmelserne i artikel 4 om godtgørelse ved forsinkelse.

Her stilles buspassagererne langt ringere end togpassagerer, idet buspassagererne kun opnår ret til godtgørelse og assistance, hvis en busafgang udsættes mere end to timer. Bortset fra de åbenlyse muligheder for at spekulere i afgangstidspunkter, er en sådan regulering efter DSB's opfattelse ikke forenelig med enhver viden om kundernes forventninger og ønsker til deres transport-selskab.

For kunderne er det ankomsttidspunktet, der er afgørende for valget. Indførelse af den foreslåede ordning på busområdet, må siges at fjerne incitament til at holde køreplanen. I stedet for lægges der op til, at busselskaberne fremtidig mere har incitament til at offentliggøre urealistiske køreplaner, der umiddelbart ville stille dem bedre i konkurrencen med jernbanerne, idet det vil være muligt for busselskaberne at lave køreplaner, der vil være attraktive for kun-





derne, men urealistisk i deres gennemførelse. Busselskaberne ville ikke på samme måde som jernbaneselskaber, hvor det er forsinkelsen, der tæller, være forpligtet overfor kunderne, der ingen reel chance har for at vurdere, hvorvidt busselskabets køreplan er realistisk. For busselskaberne vil dette forslag i realiteten gøre det legalt at se bort fra hensynet til kunden.

Når jernbaneselskaberne kan forpligtes til at overholde en køreplan for en rejse fra det nordligste Skandinavien til det sydligste Portugal med adskillige skift undervejs, burde det efter DSB's opfattelse ikke være urimeligt på samme måde at forlange, at busselskaberne overholder de køre- og ankomsttider, de selv offentliggør. Busselskaberne er ikke ene om at være afhængig af infrastrukturens beskaffenhed og andre trafikanter.

Informationsforpligtelserne i tilfælde af forsinkelser er efter DSB's opfattelse ligeledes formuleret så vagt, at det er tvivlsomt, om det reelt giver passagererne nogen rettigheder. Også her vil der med fordel kunne kopieres fra tilsvarende forpligtelser for togpassagerer.

Det forekommer ikke logisk at undtage bustrafik, der drives på public-service kontrakt fra disse bestemmelser, ud fra en formodning om, at der her er taget hensyn til passagerrettigheder. Det samme kunne gøres gældende for jernbanetrafik på public-service kontrakt. Det blev i sin tid fremført for kommissionen, som dengang ikke fandt det relevant. Hvis kommissionen har ændret synspunkt bør forordningen om togpassagerernes rettigheder ændres tilsvarende.

DI Transport og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik anfører begge i deres delvist fælles høringssvar, at de helt overordnet er positivt indstillet overfor forslaget om at øge klarheden og styrke ensartetheden i EU-landenes regimer for buspassagerers rettigheder - der, hvor dette har relevans. De anfører hertil, at forslaget desværre - i dets foreliggende form - medtager en lang række områder, der ikke har relevans i forhold til forslagets eksplicite mission, nemlig at søge harmonisering og lige konkurrencevilkår for transportvirksomheder fra forskellige medlemsstater, samt sikre buspassagerers vilkår, når der er tale om rejser over grænserne. Det fremhæves, at hele forslaget lader til at være skrevet ud fra en kontekst, der afspejler de specifikke forhold ved fjernbustrafik, men alligevel forsøger forslaget at regulere de fleste bustransportsituationer, også selv om disse i forvejen reguleres fortrinligt under nationale regler og aftalesæt, og selv om disses vilkår er helt forskellige fra fjernbustransporten.

Derudover anfører DI Transport, at de er yderst bekymrede for forslagets skadevirkninger - ikke mindst i forhold til den kollektive bustransport. Desuden rejser der med forslaget en række ubesvarede spørgsmål for fjernbustrafikken. På den baggrund foreslår DI Transport:

- At der fra dansk side arbejdes for at tilsikre, at forslaget fastholdes i sit oprindelige udgangspunkt, nemlig international fjernbustrafik. Derfor



bør bestemmelser relateret til national, regional og lokal bustrafik helt udelades fra forslaget

- At der gennemføres en tilbundsgående analyse af konsekvenserne for fjernbustrafikken, som kan danne baggrund for et tilrettet forslag
- At der fra dansk side arbejdes for at tilsikre, at den enkelte medlemsstat kan tilpasse kravene til de forskellige juridiske og forsikringsmæssige arrangementer i deres respektive domæne
- At der fra dansk side arbejdes for, at de forpligtelser eller erstatningsansvar der i sidste ende måtte påføres en busoperatør, begrænses til det der realistisk kan henføres til og håndteres af operatøren og/eller dennes medarbejdere.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik anfører endvidere, at forslaget ikke forholder sig til, at handicapkørsel i Danmark som lokal og regional transport er etableret i sit eget regime. Kommissionens forslag ville på afgørende vis betyde en ødelæggelse af et veletableret og velfungerende system. Desuden peges på, at en række trafikselskaber i Danmark i forvejen har indført rejsegarantiordninger og at forslagets passus herom er unødvendig. Desuden burde busselskabernes ansvar begrænses fx i tilfælde af force majeure og lignende.

Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at forslaget indeholder dele, der kan have økonomiske konsekvenser for trafikselskaberne, bl.a. assistance til handicappede og bevægelseshæmmede. Hvis forslaget gennemføres, bør der derfor ske en kompensation til trafikselskaberne for de forøgede udgifter.

Danske Handicaporganisationer anfører, at det er yderst relevant at forbedre rettighederne for og adgangen til den kollektive transport med bus internationalt og nationalt, når det gælder personer med handicap. Den nuværende situation er utilstrækkelig i forhold til at sikre rettigheder og lige muligheder for personer med handicap nationalt såvel som internationalt.

Danske Handicaporganisationer mener, at det kan være uheldigt, at medlemsstaterne foreslås at kunne tillade afvigelser fra forordningen med henvisning til andre regler, der principielt sikrer de samme rettigheder for personer med handicap.

Det er vigtigt, at beskyttelsen pga. handicap også omfatter personer, der f.eks. har behov for personlig assistance som følge af en kognitiv funktionsnedsættelse, der umuliggør deres egen og selvstændige rejse. Det skal være således, at busselskaber skal forpligtes til at efterleve kompensationsprincippet. Det betyder, at hvis en person med handicap har et behov for ledsagelse under eller efter rejsen, skal denne person kunne medtage en nødvendig ledsager uden meromkostninger. Det betyder, at udgiften til billetten til ledsageren skal pålægges alle billetter. Prisen skal fordeles solidarisk mellem alle rejsende. Det er derfor ikke tilfredsstillende, at der lægges op til at fastsætte regler om, at busselskaber kan forlange, at en person med handicap skal ledsages under sin rejse, uden at



busselskabet samtidig også forpligtes til at lade ledsageren rejse med uden meromkostning for personen med handicap.

Det er ganske uacceptabelt, og i strid med enhver form for ligestilling, at man vil forlange, at personer med handicap skal bestille deres rejse 48 timer forud for, at den skal foregå. Det vil umuliggøre enhver form for spontan kørsel. Det er uværdigt og diskriminerende.

Med hensyn til stoppesteder og terminaler er det vigtigt, at man afgrænser begreberne, så det er entydigt klart, at der ikke kun er tale om en traditionel bus-terminal, men at alle stoppesteder skal leve op til at kunne sikre personer med nedsat/reduceret mobilitet adgang til busser. Det skal være muligt at kunne komme med og stå af alle busser de samme steder, hvor det er muligt for andre mennesker. Det skal være sådan, at der skal ydes den nødvendige assistance til personer med handicap på alle terminaler. Det nytter ikke noget, at man ikke sikrer, at personer med handicap har mulighed for at rejse med bus fra den nærmeste terminal i forhold til deres bopæl. Der er oftest tale om personer med nedsat mobilitet, hvorfor det vil være helt ulogisk, hvis de ikke skulle kunne rejse fra den nærmeste terminal.

Det er utænkeligt, at en medlemsstat kan pålægge et busselskab sikkerhedsbestemmelser, der kan medføre en sikkerhedsrisiko ved at lade en person med handicap rejse med bus. Der synes at være tale om en overførelse af en bestemmelse vedrørende sikkerhed for mennesker med flyrejse, hvilket er en helt anden sag – som overhovedet ikke har relevans i denne sammenhæng.

Det er vigtigt, at det også præciseres i bilag 1, at man skal være forpligtet til at yde assistance i forbindelse med fastspænding af personer og/eller kørestol. Det er ikke rimeligt, at der skal stilles spørgsmålstejn ved, hvorvidt det skal være muligt for en person med handicap at kunne komme ud af en bus i forbindelse med en pause. Det skal være muligt for alle.

Danske Handicaporganisationer anfører endeligt, at det er godt, at der etableres en klageadgang for rejsende, der føler, at de har haft en uhensigtsmæssig rejseoplevelse. Det er imidlertid ikke godt, hvis ikke det sikres, at klageorganet har den faglighed, der skal til for f.eks. at kunne vurdere, om en person med handicap har været udsat for en krænkelse af sine rettigheder. Det forudsætter en særlig viden om handicap at kunne vurdere dette.

Danske Speditører har ingen bemærkninger.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser og beskyttelsesniveau  
Forslaget vil i den foreliggende form medføre forøgede kommunale og regionale udgifter til bustrafikken og dermed kan der forventes krav om kompensation for udgiftsstigningen. Udgiftsstigningen er primært begrundet i stigende udgif-



ter til entreprenørkontrakter, grundet at langt flere busser vil skulle være indrettet handicapvenligt, samt at en del busstationer vil skulle indrettes handicapvenligt. Der vil være tale om væsentlige ekstra udgifter grundet forordningen.

Der skal desuden oprettes et nationalt håndhævelsesorgan, som bl.a. skal udarbejde en årlig rapport om sin virksomhed og der kan forventes ekstra udgifter til løsningen af den opgave.

Forslaget har ingen samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget har ingen administrative konsekvenser bortset fra, at busselskaberne og busterminalernes forvaltningsorganer pålægges en forpligtelse til at informere buspassagererne om deres rettigheder.

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

Forslaget vil medføre, at beskyttelsesniveauet for buspassagerer gøres ensartet i alle medlemsstater. Forslaget tager således sigte på at gøre det mere attraktivt at rejse med bus og at højne tilliden til bustransport. Det er desuden hensigten at skabe lige konkurrencevilkår for transportvirksomhederne fra de forskellige medlemsstater og mellem de forskellige transportmåder, idet der allerede er gennemført forordninger om passagerers rettigheder inden for lufttransport og jernbane. Det er således naturligt, at de passagerrettigheder, der er erhvervet inden for luftfart og jernbane udvides til også – i tilpasset form - at omfatte bustransport.

##### 5. Nærhedsprincippet

Kommissionens begrundet forslaget med, at det er vigtigt at sikre, at buspassagerer nyder godt af samme beskyttelsesniveau og ensartede regler i hele EU. Passagerbeskyttelse er som led i det indre marked og den fælles transportpolitik et spørgsmål, der vedrører hele EU, og som kræver en løsning på EU-niveau. Markedsliberalisering og hensyntagen til forbrugernes interesser, navnlig de handicappede og bevægelseshæmmede, er to komplementære aspekter af det indre marked. Uden harmonisering vil passagerer i bedste fald nyde godt af forskellige rettigheder, i værste fald slet ikke være retsbeskyttet. Uden harmonisering vil det desuden være svært at kende sine rettigheder i de forskellige medlemsstater, og derfor være vanskeligt at gøre dem gældende. Fællesskabet har desuden allerede valgt en forordning som retligt instrument for at beskytte luft- og jernbanepassagerers rettigheder.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet en harmoniseret beskyttelse af rettighederne for buspassagerer bedst kan løses på fællesskabsniveau, i hvert fald for så vidt angår de internationale busrejser i EU. Derimod finder regeringen, at der er så store lokale, regionale og nationale forskelle i håndteringen og organiseringen af bustrafik og



handicappedes adgang hertil, at den præcise måde at sikre buspassagerers rettigheder på i videre omfang bør overlades til de enkelte medlemslande end den foreliggende forordning giver mulighed for.

#### 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er enig, at det er vigtigt, at handicappede og bevægelseshæmmede får mulighed for at benytte offentlig servicetrafik i videst muligt omfang og at kollektive transportmidler i videst muligt omfang indrettes handicapvenligt. Regeringen vurderer, at den gældende danske ordning med individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede giver mulighed for en særlig tilpasset dør-til-dør transport for bevægelseshæmmede, som er betydelig mere attraktiv end de af Kommissionen foreslåede krav til handicappede og bevægelseshæmmede adgang til bustransport. Regeringen er i den sammenhæng opmærksom på, at det kan være vanskeligt at foretage en stringent sammenligning med den individuelle handicapkørsel og Kommissionens forslag.

Det er endvidere forbundet med store omkostninger at gøre busser og busstationer handicapvenlige, og det er derfor vurderingen, at midlerne kan bruges bedre ved i stedet at bibeholde den danske særordning med individuel handicapkørsel. Regeringen mener derfor, at der bør ske en opblødning af kravene på handicapområdet, således at medlemslande, der allerede har særordninger for handicappede vil kunne opfylde kravene til at give handicappede bedre rettigheder, ved at bibeholde de nuværende ordninger og eventuelt justere disse ordninger. F.eks. kunne justeringen for så vidt angår den danske ordning bestå i en justering af målgruppen for ordningen.

Desuden finder regeringen generelt, at de tiltag, der foreslås i forordningen vil kræve længere tid at implementere end et år. Mange af de foreslåede tiltag på handicapområdet vil i vidt omfang kræve nyt og kostbart udstyr, som vil belaste økonomien i den kollektive trafik.

Det er regeringens holdning, at der bør indføres lignende fritagelses- og dispensationsmuligheder, som de muligheder, der er i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Disse dispensations- og fritagelsesmuligheder indebærer, at indenlandsk personbefordring med jernbane kan fritages fra forordningen i 5 år med mulighed for yderligere fritagelse i yderligere fem år to gange. Samt at der er mulighed for permanent at fritage personbefordring i byer, forstæder og regioner fra forordningens anvendelsesområde.

For så vidt angår de øvrige tiltag i forordningen, dvs. kravene om kompensation ved forsinkelse, erstatningsansvar overfor passagerer og deres bagage, informering af passagerer og behandling af klager samt håndhævelse og sanktioner, er regeringen umiddelbart positivt indstillet, fordi disse tiltag i vidt omfang svarer til de regler, der bl.a. er indført på jernbaneområdet. På den måde stilles passagererne stort set ens uanset transportform og det undgås at passagerrettighe-



der bliver et ulige konkurrenceparameter for henholdsvis jernbane- og busoperatører.

Regeringen noterer sig dog, at kravene om kompensation ved forsinkelser på busrejser af en varighed over 3 timer, i en dansk kontekst stort set alene er relevant for fjernbusruter. Disse drives kommercielt som et frit erhverv, og regeringen vil derfor udtrykke bekymring over at introducere en ny – og potentielt omkostningsforøgende – regulering af erhvervet.

#### 7. Generelle forventninger til andre landes holdning

Forslaget til forordning er flere gange blevet behandlet i Rådets arbejdsgruppe for landtransport. Alle lande har principielt en positiv holdning til, at der vedtages EU-regler om buspassagerers rettigheder, men landene er enige om, at forslaget bør justeres på en del områder.

Hovedproblemstillingen i forslaget er fortsat anvendelsesområdet, hvor mange lande finder, at anvendelsesområdet bør begrænses til national og international bustrafik, således at lokal og regional bustrafik undtages.

Formandskabet har udarbejdet et non-paper om anvendelsesområdet, hvor de på baggrund af de mange indvendinger fra medlemslandene har foreslået forskellige justeringer af anvendelsesområdet.

Kommissionen derimod er af den opfattelse, at det vil være svært at forsvare, at lokal og regional bustrafik generelt vil skulle undtages fra forordningsforslaget, men Kommissionen er åben for, at lokal og regional trafik ikke vil skulle være omfattet af samtlige foreslåede bestemmelser. Det gælder særlig bestemmelsen om busselskabernes forpligtelser i tilfælde af rejseafbrydelser, aflysninger eller forsinkelser. Kommissionens holdning er således på linje med Europa-Parlamentet, som også fastholder, at buspassagerernes rettigheder tillige skal sikres i lokal og regional bustrafik - ikke nødvendigvis ved at anvende forordningen, men ved at passagers rettigheder generelt sikres i bytrafik samt lokal og regional trafik uanset transportform.

Der udestår således en del drøftelser om dette emne, herunder en nærmere vurdering af de konkrete forslag til justeringer af anvendelsesområdet. Danmark er fortsat af den opfattelse, at anvendelsesområdet bør begrænses til national og international bustrafik eller alternativt, at der bliver mulighed for at undtage lokal og regional bustrafik fra anvendelsesområdet enten helt eller delvist.

Formandskabets intention er at fremlægge en fremdriftsrapport på rådsmødet i juni samt, at man på dette møde vil skulle diskutere anvendelsesområdet for forordningsforslaget.

#### 8. Europa-Parlamentets udtalelser



Europa-Parlamentet gav i sit udkast til betænkning af 28. januar 2009 udtryk for støtte til forslaget og støttede princippet i, at passagerer skal have ensartede rettigheder, uanset hvilken transportform de benytter. Der blev dog samtidig gjort opmærksom på nødvendigheden af at tage hensyn til de særlige kendetegn ved bustransporten og at foretage de nødvendige tilpasninger. I forlængelse af dette har Parlamentet den 23. april 2009 vedtaget 72 ændringsforslag, der følger denne linje.

## 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 27. marts 2009.



## Dagsordenspunkt 5: Forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport

KOM (2008) 852

### Resumé:

Forordningsforslaget tager sigte på at forbedre afviklingen af den grænseoverskridende jernbanegodstransport i Fællesskabet. Senest et år efter forordningens ikrafttræden skal medlemsstater, der har en 'rail border' til en anden medlemsstat, overfor Kommissionen opstille forslag til godskorridorer med en dertil svarende iværksættelsesplan.

Et internationalt styreorgan fælles for de berørte infrastrukturforvaltere oprettes for hver godskorridor. Styreorganet forvalter og udvikler godskorridoren, herunder en iværksættelsesplan og en langsigtet investeringsplan, der bl.a. omfatter infrastrukturinvesteringer og interoperabilitetstiltag.

Forordningen introducerer endvidere prioritetsregler og kanalreserver til ad hoc godstransporter.

På rådsmødet den 11. juni 2009 er forslaget sat på dagsordenen til politisk enighed.

### 1. Baggrund og indhold

I oktober 2007 udsendte kommissionen en meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om et banenet med fortrinsret for godstrafik, KOM(2007) 608.

Målsætningen for Kommissionens initiativ var at gøre det lettere at opbygge varetransportkæder, at forenkle de administrative procedurer og at højne kvaliteten i hele logistikkæden.

Rådet konkluderede i april 2008, at man tilskyndede til, at der udarbejdes foranstaltninger til effektiv drift af international jernbanegodstransport ved at styrke samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne på områderne drift og investering og ved at fastlægge de grænseoverskridende korridorer, herunder sektioner med samordnede transportformer, hvor den effektive strøm af international jernbanegodstransport bør sikres i form af kapacitet og investeringsplanlægning og pålidelige og tilstrækkelige kanaler.

En vigtig supplerende målsætning bag forordningsforslaget er, at jernbanegodstrafikken som en vigtig del af Fællesskabets transportpolitik skal bidrage til reduktion af udledning af drivhusgasser.





Forordningen er modtaget i engelsk sprogversion d. 11. december 2008 og i dansk sprogversion d. 8. januar 2009.

### Godstogskorridorer

Forordningen introducerer, som en del af TEN-T-nettet, nye fælleseuropæiske godstogskorridorer baseret på eksisterende fjernbanekorridorer og fastsætter rammerne herfor gennem regler for oprettelse og organisering af korridorerne med henblik på konkurrencebaseret godstransport.

Godskorridorerne skal omfatte dels særlige jernbanestrækninger gennem medlemsstaterne, dels "strategiske terminaler" placeret ved godskorridorerne. De strategiske terminaler er kombiterminaler/intermodale terminaler, som skal være åbne for alle transportudbydere.

Godskorridorerne har til formål at etablere et sæt af sammenhængende grænseoverskridende transportnet i Fællesskabet.

### Udformning og forvaltning af godskorridorerne

Forordningen opstiller nærmere betingelser for medlemsstaternes udformning og forvaltning af godskorridorerne. Senest et år efter forordningens ikrafttræden skal medlemsstater, der har grænser til to andre medlemsstater, overfor Kommissionen opstille forslag til godskorridorer med en dertil svarende iværksættelsesplan.

Et udvalg (komitologi-udvalg) etableres til sammen med Kommissionen at godkende de foreslåede godskorridorer.

### Styreorgan

Til forvaltning af godskorridorerne skal de berørte medlemsstater samarbejde om godskorridorens udvikling i overensstemmelse med iværksættelsesplanen. De berørte infrastrukturforvaltere skal for hver godskorridor oprette et styreorgan, der får til opgave at definere og forvalte udførelsen af gennemførelsesplanen (implementeringsplanen) for godskorridoren. Styreorganet skal rapportere til de berørte medlemsstater.

Styreorganet etableres som en uafhængig retlig enhed – evt. som en europæisk økonomisk firmagruppe.<sup>2</sup> En således stiftet firmagruppe har ifølge Rådsforordningen herom fra 1985, Artikel 1 (2) "... rets- og handleevne til i eget navn at

---

<sup>2</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 2137/85 af 25. juli 1985 om indførelse af europæiske økonomiske firmagrupper (EØFG). Jf. ligeledes lov nr. 217 af 5. april 1989, Jf. lovbekendtgørelse nr. 281 af 17. april 1997: Lov om administration af Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs forordninger om indførelse af europæiske økonomiske firmagrupper.



erhverve rettigheder og indgå forpligtelser af enhver art, afslutte kontrakter eller foretage andre retshandlinger samt optræde som part i retssager ...” Styreorganet udpeger selv en direktør. I forordningen betegnes styreorganerne som internationale infrastrukturforvaltere, jf. Artikel 17.

### Strategiske terminaler

Der etableres arbejdsgrupper med deltagelse af infrastrukturforvaltere og ejere af strategiske terminaler langs godskorridorerne. Arbejdsgrupperne skal tages med på råd af styreorganet om forslag, der påvirker terminalerne, jf. Artikel 4 (5). Styreorganet vedtager sammen med arbejdsgrupperne strategier for udviklingen af de strategiske terminaler med målsætning om at opfylde jernbanetransportens behov, jf. Artikel 9.

Styreorganet sørger for offentliggørelse af forretningsbetingelser for anvendelse af strategiske terminaler på godskorridoren, jf. Artikel 15 (b).

### Gennemførelsesplan og investeringsplan

Implementeringsplanen, der skal opdateres løbende, omfatter en redegørelse for godskorridorens egenskaber og et program for de foranstaltninger, der er nødvendige for opbygningen af godskorridoren. Desuden angives styreorganets mål for godskorridorens ydelse mht. kvalitet og kapacitet. Et program for forbedrede ydelser omfatter fælles målsætninger for styringsorganet mht. tekniske valg og tidsplan for arbejdet med infrastrukturen.

Styreorganet udarbejder og godkender henholdsvis en mellemlang 2-årig og en langsigtet 10-årig fælles investeringsplan for godskorridoren. Investeringsplanen omfatter projekter med tilhørende finansielle behov til vedligeholdelse, fornyelse eller omlægning af jernbaneinfrastrukturen og dertil hørende teknisk (interoperabelt) udstyr, jf. interoperabilitetsdirektivet.<sup>3</sup>

Investeringsplanen skal desuden omfatte en strategi for forøgelse af godstogernes kapacitet på godskorridoren, herunder strategi for ændring af godstogs længde, fritrumsprofil og akseltryk.

### Forvaltning af godskorridoren og prioriteret gods

Styreorganet tildeles desuden en række forvaltningsopgaver i forbindelse med godskorridorerne, herunder etablering af one-stop-shop ansøgninger om kanaler til godstog, og der indføres et begreb ”prioriteret gods”, der omfatter tidsfølsomt gods, ”som bør drage fordel af en hurtig og præcis transporttid”, jf. Artikel 11 (1). Begrebet prioriteret gods defineres ikke nærmere i forordningen, idet definitionen er et af styreorganets opgaver.

---

<sup>3</sup> EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning)



Som en særlig afvigelse fra Direktiv 2001/14/EF<sup>4</sup> om bl.a. tildeling af infrastrukturkapacitet bestemmes i forslaget, at godskorridorens infrastrukturforvaltere skal reservere den nødvendige kapacitet til den prioriterede godstrafik for den kommende kapacitetstildeling inden fastlæggelsen af den årlige køreplan. En kanal for prioriteret gods kan ikke annulleres indenfor tre måneder før brugen uden kanalbrugerens samtykke. Der skal desuden i køreplanen oprettholdes en reservekapacitet, jf. Artikel 12.

Som en yderligere afvigelse fra 2001/14/EF Artikel 16 kan ansøgninger om kanaler fremover indgives af ”godkendte ansøgere”, dvs. virksomheder der ikke er jernbanevirksomheder.

### Styring af trafikken

Infrastrukturforvalterne skal udarbejde prioritetsregler for de forskellige typer trafik – herunder prioriteret gods – på godskorridorerne til anvendelse i situationer med driftsforstyrrelser. Reglerne skal offentliggøres i Netvejledningen. Prioriteringsreglerne skal bl.a. under driftsforstyrrelser sikre, at tog med prioriteret gods tildeles den oprindelige kanal, med mindre den virksomhed, der har fået tildelt kanalen (dvs. ansøgeren, jf. Artikel 12 (5)) giver sit samtykke til, at kanalen kan omdisponeres. Infrastrukturforvalterne pålægges samtidig at koordinere trafikstyringen langs godskorridoren.

De i medfør af Artikel 30 i direktiv 2001/14/EF etablerede tilsynsorganer<sup>5</sup> skal som international infrastrukturforvalter føre tilsyn med styreorganet og jernbanevirksomhedernes aktiviteter på godskorridorerne.

### Dispensation

Forordningen giver en medlemsstat mulighed for at opnå dispensation fra forordningens bestemmelser, jf. Artikel 20. Dispensationen kan gives ”under hensyntagen til den geografiske situation og udviklingen af jernbanegodstransporten i den medlemsstat, der indgiver dispensationsansøgningen”.

Dispensionsansøgninger behandles af Kommissionen i samarbejde med et nyt udvalg (komité i henhold til forordningens Artikel 18), som etableres til at behandle forhold i tilknytning til forordningen.

---

<sup>4</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering

<sup>5</sup> ”Regulatory Body”



## 2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Det fremlagte forordningsforslag berører en række bestemmelser i dansk lovgivning:

### A) Jernbaneloven (Lovbekendtgørelse nr. 567 af 9. juni 2008)

I henhold til jernbanelovens § 9, stk. 3 har offentlig servicetrafik fortrinsret ved tildeling af kapacitet på banenettet, hvilket kan komme i konflikt med, at der skal reserveres tilstrækkelig reservekapacitet til at opfylde ønsker om godstogskanaler i henhold til Artikel 12 (2).

### B) Lovgivningen om infrastrukturforvaltning er reguleret dels i lov nr. 1222 af 27. december 2003 om Banedanmark og i lov nr. 588 af 24. juni 2005 Lov om Sund og Bælt Holding A/S.

Banedanmark er en statsvirksomhed under Transportministeriet og har ingen selvstændige myndighedsbeføjelser. Infrastrukturprojekter mv. gennemgår fastlagte processer udenfor Banedanmarks regi og afsluttes i givet fald med en finanslovfinansieret anlægslov. Herefter overlades projektet til Banedanmarks udførelse indenfor de ved lov fastlagte rammer.

Tilsvarende er rammer for kapacitetstildeling og baneafgifter fastlagt i lovgivningen.

Sund og bælt Holding A/S har som statsejet aktieselskab tilsvarende ingen myndighedsopgaver. Driften af den faste forbindelse over Øresund varetages af datterselskabet A/S Øresundsforbindelser i henhold til aftale af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige. I medfør af lov om Sund og Bælt Holding A/S er Banedanmark infrastrukturforvalter på jernbanedelen inden for nærmere fastlagte rammer.

Forslaget til den nuværende udformning til forordningen vil gribe ind i den normale danske finanslovsbevillingsprocedure, hvorefter bevillinger og formål for udgifter afholdt af statsvirksomheder indgår som en del af de årlige Finanslove.

Der er på den baggrund tale om betragtelige indgreb i den lovbaserede organisering af jernbaneområdet for så vidt angår driften, vedligeholdelsen og udbygningen af den danske jernbaneinfrastruktur.

## 3. Høring

Meddelelsen har været sendt i høring den 17. december 2008 med høringsfrist den 14. januar 2009 i EU-specialudvalget for transport samt følgende organisationer: Arriva, Railion, CFL Cargo og Hectorrail.



Af høringsvarene fremgår følgende:

Arriva Skandinavien A/S oplyser, at Arriva befordrer passagerer og således ikke har godstransport, hvorfor forslaget ikke anses at være relevant.

Banedanmark har oplyst, at Banedanmark ikke umiddelbart reserverer kapacitet til ad-hoc godskørsler eller ønsker, der afgives efter tildeling af kapacitet til den årlige køreplan. Godssystemkanalerne fordeles efter følgende prioritering (afstemt i RNE) 1: Transitgods, 2: Import/eksport gods, 3: Nationalt gods, 4: Restkapacitet til indenlandske tog - typisk lejrskoletog mm. Dette betyder, at der normalt ikke er flere internationale kanaler tilbage, og at der derfor skal "trylles" for at få plads til flere tog - hvilket i øvrigt for det meste er lykkedes indtil nu. Det fremgår ikke, hvilken restkapacitet, den i givet fald skal være, fx om den skal være jævnt fordelt over døgnet og i hvilket omfang.

Banedanmark savner uddybning om, hvordan Banedanmark kan sikre, at det er den rigtige godsoperatør, der får tildelt kanalen (flere operatører søger om samme kanal, da de byder på samme kontrakt) - Banedanmark tildeler i flere tilfælde kanalerne, inden det er afgjort, hvilken operatør der vinder kontrakten. Får de kanalen, men ikke kontrakten, er det ikke muligt for Banedanmark at se, om de kører anden trafik i den givne kanal for at chikanere den anden operatør.

Banedanmark tilbyder pt. kun systemgodskanaler på Padborg - Peberholm. På de øvrige TEN strækninger til Gedser, Rødby, Esbjerg, Hirtshals og Frederikshavn tilbyder Banedanmark ikke systemkanaler pt, da disse ikke efterspørges til international trafik. I forbindelse med DSB's ønske om flere tog mellem Kolding og Århus, reserverer Banedanmark kapacitet, således at det vil være muligt at tilbyde systemgodskanaler til Århus i fremtiden også.

Banedanmark efterlyser et tal for, hvornår Banedanmark kan få mulighed for at inddrage ubenyttede kanaler. Pt. giver dette ikke problemer, men der er jævnligt forespørgsler på kanaler, der er tildelt, men som ikke anvendes lige på pågældende tidspunkt.

Det skal mere præcist angives, hvad der er høj prioritets godstog. Omkring 60 % af transittogene er "Company trains" eller kombitog, der alle er bundet af "just in time" principperne. Hvis højprioritetstog skal ekspederes på bekostning af andre operatørers tog, vil det formentlig give praktiske problemer i forhold til den mere pragmatiske tilgang der er i dag, hvor hver operatør kun rangordner egne tog.

Danske Havne skal ikke udtale sig om nødvendigheden af selve ideen om et netværk med prioritet, men blot erindre om vigtigheden af fødelinjerne til et sådant prioriteret netværk. Disse vil ofte komme fra terminaler, som ikke ligger i direkte tilknytning til hovedkorridoren - i Danmarks og i mange andre lan-



des tilfælde typisk fra havnene. Derfor er det vigtigt at tænke sådanne fødelinjer og (havne)terminaler ind i billedet. Både i forhold til forordningen og i forhold til de senere, konkrete planer.

Jernbanegodstransport i Danmark har stort set kun mulighed for at fungere effektivt, når der er store mængder gods til stede. Det er der i de større danske havne. Men de er desværre dårligt koblet sammen med det overordnede netværk. Hvis der skal skabes et banenetværk med prioritet er det altså vigtigt, at opkoblingerne og forbindelserne fra de forskellige knudepunkter (havne) også er udviklede og tidssvarende.

Ideen om et one-stop-shop er god og bestemt noget, der mangler i dag.

Danske Statsbaner (DSB) bemærker indledningsvist, at forslaget lægger op til en styring af udviklingen af de fremtidige jernbanegodskorridorer i EU, som fokuserer på lovgivning og regler på europæisk plan i stedet for markedets behov. Eksempelvis forekommer de foreslåede regler for det pligtige antal godskorridorer i de enkelte medlemsstater noget fjernt fra markedets, kundernes og operatørernes behov.

Tilsvarende er det bemærkelsesværdigt, at forslaget undlader at inddrage jernbanegodsoperatørerne - som må formodes at være nærmest på kunderne og markedet - i de formelle strukturer, der skal etableres ifølge forslaget.

Generelt er det DSB's opfattelse, at der ud over markedsorienterede tiltag snarere er behov for en politisk indsats end EU-lovgivning på området.

Et væsentligt - og efter DSB's opfattelse bekymrende - element i forslaget er bestemmelserne i artikel 11, 12 og 14 om såkaldt prioriteret gods og dettes fortrinsret til infrastrukturkapacitet / køreplanskanaler på godskorridorerne. Dette forslag strider mod den nugældende EU-lovgivning, der i direktiv 2001/14 artikel 14 og 22 tillægger de enkelte medlemsstater kompetencen til at fastlægge prioriteringsregler for kapacitetsfordelingen. Også den danske lovgivning på dette punkt ville skulle ændres, hvis korridorforordningen skulle blive vedtaget i den nuværende form.

DSB ønsker at understrege, at kapacitetsfordeling og fastlæggelse af prioriteringsregler herfor bør ske på baggrund af regionale og nationale hensyn, og ikke på grundlag af detaljerede, standardiserede europæiske regler.

Dertil kommer, at enhver form for firkantede regelsæt om prioritering - såvel i planlægningen som på det operative niveau - vil virke kapacitetsformindskende. Det er en grundlæggende erfaring i jernbanesektoren, at den mulige infrastrukturkapacitet udnyttes bedst ved at give infrastrukturforvalteren/køreplanlæggeren den størst mulige fleksibilitet under hensyntagen til så-



vel de overordnede politiske mål som markedets behov. En regelfastsættelse herom kan og bør ikke ske på centralt europæisk niveau.

DSB konkluderer således, at bestemmelserne i forslagets artikel 11, 12 og 14 om generel fortrinsret for prioriteret gods bør udelades, såfremt der overhovedet skal lovgives om godskorridorerne på det foreslåede niveau, eller i det mindste ændres til kun at være anbefalinger.

Ifølge Dansk Industri (DI) har forslaget til formål at fremme jernbanegods-transport i EU på en bæredygtig måde, og forslaget sigter mod at forbedre konkurrenceevnen for jernbanegods og gøre den mere effektiv. Med forslaget ønsker Kommissionen samtidig at fremme dannelsen af et indre marked for transport.

Kommissionen foreslår derfor opbygning af et europæisk jernbanenet bestående af internationale godskorridorer med henblik på konkurrencebaseret gods-transport. Dermed går man et skridt videre end med de hidtidige EU tiltag på jernbaneområdet, herunder det europæiske jernbanetrafikstyringssystem, ERTMS, European Rail Traffic Management System, som er under etablering.

DI kan fuldt ud støtte Europa-Kommissionens målsætning om at skabe et indre marked for transport og formålet med at gøre jernbanegodstransporten mere konkurrencebaseret og bæredygtig. DI anser det endvidere for positivt, at Europa-Kommissionen med forslaget anerkender terminalernes vitale rolle for en sammenhængende godstransport, samt at der skal være udarbejdet en strategi herfor. DI finder desuden, at forslaget er positivt set ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv.

DI's medlemmer har som transportkøbere ret begrænsede muligheder for at få deres transportopgaver løst tilfredsstillende via jernbanen i dag, og DI ser derfor positivt på muligheden for at gøre jernbanegodstransport økonomisk og præstationsmæssigt mere attraktiv.

Det er samtidig i stigende grad vigtigt, at virksomhedernes medarbejdere kan benytte jernbanen som transportmiddel til og fra arbejde. For erhvervslivet er det derfor afgørende, at forordningen både juridisk og i praksis efter dens implementering sikrer, at passagertransport ikke hæmmes i sin udvikling som konsekvens af de foreslåede initiativer på jernbanegodstransportområdet.

Forordningen medfører efter DI's opfattelse nye udfordringer for jernbanernes personale på tværs af grænserne. Det fremgår således af forordningsforslagets punkt 15, p. 10, dansk udgave, at "de berørte medlemsstater og de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder på godstogskorridoren kan indgå aftaler om gensidig anerkendelse af henholdsvis køretøjer og lokomotivførere. Sikkerhedsmyndighederne fra de medlemsstater, der er berørt af godskorridoren, bør samarbejde for at sikre gennemførelsen af disse aftaler." DI lægger vægt på, at



der her gøres en indsats, idet dette i dag er en af de store barrierer for effektiv grænseoverskridende drift af jernbaner i EU.

DI finder, at forordningsforslaget i sin nuværende form indebærer en vanskelig gennemskuelig ledelsesmæssig konstruktion, hvor EU får kompetence over nationale godskorridorer, der samtidig skal betjene national trafik. Hvorledes dette placerer nationale myndigheders råderum, herunder som infrastrukturforvaltere, kan vanskeligt fastslås i den nuværende fase af EU's beslutningsproces. Det gælder især myndighedsudøvelse, men også finansiering.

Endelig finder DI det vigtigt, at der etableres en klar kompetencefordeling, herunder også klare juridiske spilleregler for den påtænkte arbejdsdeling mellem EU og nationale myndigheder, som vil blive nødvendiggjort af EU's forordning og det deraf følgende transeuropæiske arbejde med godskorridorerne. Det vil sikre klare beslutningsveje og begrænse risikoen for unødigt bureaukrati. Ligeledes er der behov for at få uddybet de økonomiske aspekter af forordningsforslaget.

Sidst men ikke mindst finder DI det meget vigtigt, at erhvervslivets interesser løbende høres i relation til forordningen. Dette vil være meget betydningsfuldt for, at EU og medlemslandene kan nå de tilsigtede mål med forordningsforslaget.

DI vil nøje følge EU's videre arbejde med forordningsforslaget og anmoder venligst om løbende at blive konsulteret af Transportministeriet, idet dette berører såvel DI's transportkøbende medlemsvirksomheder som virksomheder i DI's medlemskreds, der har direkte erhvervmæssige og kommercielle interesser i den fremtidige drift af godskorridorer, såfremt forordningsforslaget vedtages af Rådet.

Dansk Transport og Logistik (DTL), der er brancheorganisation for det danske transporterhverv på vej og bane, er generelt positiv indstillet over for forslaget. Selvom forslaget er fremsat separat i december måned 2008, skal DTL ikke undlade at pege på sammenhængen mellem dette forslag og øvrige initiativer taget af Kommissionen tidligere i 2008 for at fremme Grøn Transport og til at tackle udfordringer i godstransportsektoren, så som trængsel og CO<sub>2</sub>. For at undgå at forslaget om internalisering af de eksterne omkostninger i vejtransport i givet fald ikke blot resulterer i yderligere beskatning af godstransport ad vej, er der også behov for udvikling af reelle alternativer til vejtransport.

Det foreliggende forslag har således til formål at bidrage til, at de politiske ambitioner og ønsker om at fremme jernbanetransport af gods som et effektivt supplement eller reelt alternativ til transport af gods ad vej, kan opfyldes i virkeligheden. Ved at sikre at jernbanekapacitet reelt bliver stillet til rådighed på en effektiv måde, der reelt kan konkurrere på tid og kvalitet med vejtransport,





vil forslaget kunne bidrage til at sikre, at EU's transport og logistik system også i fremtiden vil kunne opfylde transportbehovene for EU's økonomi.

For at opnå dette er det nødvendigt – under de rette omstændigheder – at anerkende behovet for bedre samarbejde mellem de ansvarlige myndigheder i de forskellige lande og en bedre prioritering af godstog gennem Europa. Dette forudsætter også fælles planlægning af fremtidige investeringer og tættere samarbejde omkring kanaltildeling og trafikstyring samt anvendelse af og adgang til terminaler.

Omvendt må DTL konstatere, at hvis medlemslandene ikke er rede til at tage skridt til at sikre udviklingen af transport af gods ad jernbane som foreslået, bliver det endnu mere vanskeligt at løse udfordringen, som EU's godstransport system står overfor.

Til selve forslagens bestemmelser skal DTL bemærke, at forslaget indebærer en relativ tung planøkonomisk tilgang til at udvikle transport af jernbanegods. DTL er ikke nødvendigvis overbevist om, at en sådan tilgang vil tilbyde bedre løsninger end andre mere fleksible og markedsbaserede løsninger. I særdeleshed står det uklart, hvorvidt tilgangen sikrer, at der er sammenhæng mellem markedets behov for jernbanegodstransport og de konkrete jernbanekanaler, der skal stilles til rådighed.

I særdeleshed savner DTL en forpligtelse til at undersøge, om det samfundsøkonomisk giver mening for EU at udbygge godstransport ad jernbane på en konkret strækning, frem for at udvikle andre transportformer på samme strækning. Forslaget synes at lide under den ofte udtrykte overbevisning, at jernbanetransport under alle forhold er det billigste og mest bæredygtige.

DTL kan derfor være bekymret for, at forslaget kan indebære en statslig baseret investeringsbeslutning, der mere afspejler et politisk ønske end de reelle forhold i markedet.

DTL mener dog, at forslagens grundlæggende principper fortjener at blive fremmet og at forslagens krav om en større involvering af medlemsstaterne i en højere prioritering af godstransport ad jernbane – og behovet for at udvikle dertil knyttede ydelser som terminaler mv. – er et nødvendigt skridt i den videre fremme af grænseoverskridende transport af gods ad jernbane.

Forbrugerrådet har af resurse-mæssige årsager ikke mulighed for at forholde sig til forordningsforslaget. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

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



Forslagets økonomiske konsekvenser kan ikke umiddelbart vurderes. Det indebærer næppe på sigt udgifter, som ikke skulle afholdes indenfor rammerne af de eksisterende regler om f.eks. interoperabilitet, men styreorganets planlagte selvstændighed i at træffe dispositioner kan i princippet medføre forskydninger i den tidsmæssige gennemførelse af infrastrukturinvesteringer eller planer om bekostelige kapacitetsudbygninger.

## 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen fremfører, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet det indeholder en række bestemmelser om tværnational forvaltning af jernbaneinfrastrukturen, som ikke vil kunne gennemføres individuelt af den enkelte medlemsstat.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at det er vigtigt på fællesskabsniveau at overveje initiativer, der kan føre til, at mere gods bliver transporteret på jernbane.

Regeringen finder imidlertid, at der er aspekter af det foreliggende forslag, hvis det vedtages i sin nuværende udformning, der ikke er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Det giver således ikke mening, at man på fællesskabsniveau disponerer over dele af de nationale banenet, ligesom beslutningskompetencer om afholdelse af udgifter og finansiering af statsejet jernbaneinfrastruktur alene er en national opgave.

## 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv overfor initiativer til at løse udfordringerne omkring international jernbanegodstrafik gennem en bestræbelse på at forbedre transportformens konkurrenceevne og bidrag til den økonomiske vækst i lyset af de kommende års trængsels- og miljøudfordringer.

Det må dog konstateres, at Kommissionens forordningsforslag indeholder meget vidtrækkende tiltag til fremme af godstransporten, herunder virkemidler, som regeringen må stille sig afvisende overfor.

Det er vigtigt for regeringen at slå fast, at disponeringen af kapaciteten på det statsejede og finansierede banenet er en national opgave.

Det findes derfor ikke acceptabelt, at det foreslåede styreorgan får status som "en europæisk økonomisk firmagrube" med de retlige konsekvenser, der udspringer heraf.

Regeringen er derfor afvisende overfor forslaget om at opstille rammer, der overlader det til styreorganerne at udarbejde gennemførelsesplaner og investeringsplaner udenom den normale lovgivningsproces. Beslutninger om afholdelse



se af udgifter og finansiering af statsejet jernbaneinfrastruktur er alene en national opgave.

Regeringen ser derfor gerne, at medlemsstaterne får den afgørende stemme mht. styreorganernes gennemførelsesplaner og investeringsplaner.

Regeringen er afvisende overfor den del af forslaget, der omhandler prioritet for godstog, der vil kunne skabe alvorlige ulemper i en række situationer for afviklingen af den danske offentlige servicetrafik – i særdeleshed ved driftsforstyrrelser.

Der er allerede med samme sigte oprettet et tæt og smidigt samarbejde mellem infrastrukturforvalterne i nabolandene om køreplanlægningen og trafikafviklingen i de internationale korridorer på tværs af grænserne.

Regeringen ser endvidere gerne, at der skabes transparens i den service, der udføres på de foreslåede godskorridorer via arbejdsgrupper mellem infrastrukturforvaltere og ejere af intermodale terminaler. Regeringen ser derfor gerne, at der skabes transparens for brugere af infrastrukturen i form af forbedrede netvejledninger, forretningsbetingelser for brug af terminaler og etablering af tilgængelige kvalitetsindikatorer.

Regeringen noterer sig muligheden for dispensation fra de generelle regler med begrundelser, der vil passe til den danske situation. Regeringen finder det imidlertid ikke hensigtsmæssigt, at der gennemføres generelle reguleringer af den europæiske jernbane, hvor medlemsstater med reelle infrastrukturbe- grænsninger som udgangspunkt er henvist til at søge en usikker dispensation fra de almindelige regler.

Det skal bemærkes, at Rådets juridiske tjeneste har sået tvivl om gyldigheden af en sådan bestemmelse om dispensation.

Navnlig med hensyn til Øresundsforbindelsen har Danmark fremsat et forslag, der præciserer, at udbygning af eksisterende infrastruktur begrundet i voksende behov for international godstransport med jernbane skal tage udgangspunkt i en vurdering af proportionalitet og marginale omkostninger, før en kapacitetsudbygning iværksættes. Danmark har endvidere foreslået, at der tages hensyn til passagertrafikkens effektive afvikling.

Danmark er på den baggrund afvisende overfor de dele af forslaget, der omhandler reservekapacitet og prioritet for godstog, der vil kunne skabe alvorlige ulemper i en række situationer for afviklingen af den danske offentlige service- trafik og hindrer at infrastrukturkapaciteten udnyttes effektivt.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdning



Forordningsforslaget blev præsenteret i Rådets transportarbejdsgruppe den 20. januar 2009 og har siden været drøftet flere gange i arbejdsgruppen.

Der er fortsat flere problemer i forslaget. Således er det uafklaret, hvordan processerne omkring oprettelse af godskorridorer skal være. Der er også betydelige meningsforskelle hvad angår kapacitetstildeling til godstog. Danmark og en række andre lande ønsker det bl.a. klargjort, at medlemsstaterne fortsat skal bestemme prioriteringen af trafikken og i den forbindelse er frit stillet til at prioritere passagertog. Dette er Kommissionen imidlertid stærkt imod, da den mener, at en sådan bestemmelse vil være i modstrid med hele formålet med forordningsforslaget.

Der er dog også en række fremskridt i forhandlingerne. I spørgsmålet om styringsorganerne for godskorridorer er der tæt på at være enighed om bestemmelserne, således at det sikres, at disse organer ikke får overnationale beføjelser. Det er ligeledes slået fast i de seneste tekster, at medlemslandene fortsat har den fulde kompetence til at træffe beslutninger om investeringer i jernbaneinfrastruktur mv.

Forslaget indeholder heller ikke længere 'strategiske terminaler', men nu blot 'terminaler', ligesom artiklen om 'prioriteret gods' er slettet. Prioritetsregler søges nu håndteret i artiklerne om kapacitetstildeling og trafikstyring, hvor der henvises til hensynet til passagertransport. Disse tekster støttes af et flertal af medlemslandene, men Kommissionen, støttet af en række andre lande, har betænkeligheder.

Med hensyn til medlemsstaternes frister for at oprette godskorridorerne drøftes der længere frister, ligesom datoen for forordningens ikrafttrædelse også drøftes.

Hvad angår reglerne for etablering af netværk for godstransport med jernbane er der principiel tilslutning fra de fleste medlemsstater til en model, hvorefter der i forordningen fastlægges en indledende liste med korridorer samt bestemmelser om forpligtelser til under visse betingelser at oprette yderligere korridorer.

## 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Den 31. marts 2009 vedtog Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg en betænkning, der indeholder 70 ændringsforslag.

Parlamentet foreslår blandt andet, at one-stop shop forbliver valgfrit. Endvidere bør godskorridorerne bidrage til et integreret og intermodalt transportsystem. Herudover bør det ikke være obligatorisk at reservere kapacitet. Det bør overlades til infrastrukturforvalterne at bedømme, hvorvidt det er nødvendigt at reservere kapacitet.



Ordfører Petr Duchoň glæder sig over forslaget men påpeger, at det også er nødvendigt med politisk handling fra medlemsstaternes og Kommissionens side for at nå frem til en bedre koordinering af investeringerne i jernbaneinfrastruktur.

Hvad de specifikke bestemmelser om prioritetsregler angår, påpeger ordføreren, at disse ikke bør udvirke en reduktion af fleksibiliteten i trafikstyringen for operatørerne på hele banenettet. Regler om trafikstyring bør fastlægges af infrastrukturforvalterne – og så lidt som muligt på europæisk niveau – for at tage højde for markedsbehovene i hver af godskorridorerne. Lovgivningen bør sigte mod at forbedre kontinuiteten i godstrafikken og undgå enhver form for mulige konflikter mellem de forskellige typer trafik. Samlet set bør lovgivningen udformes på en sådan måde, at den øger hele banenettets effektivitet for alle brugere ud fra en fleksibel og gennemsigtig fordeling af kapaciteten.

#### 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 27 marts 2009.



## Dagsordenspunkt 6: Relationer med tredjelande: En civil luftfartsaftale med Georgien

KOM(2009)26

Nyt notat

### 1. Baggrund og indhold

Meddelelsen med den tilhørende henstilling er fremsat den 30. januar 2009 på basis af Traktatens artikel 300.

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

Der er tidligere indgået en såkaldt horisontal luftfartsaftale med Georgien, hvorved samtlige medlemslandes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Georgien under ét er gjort overensstemmende med Traktaten, særligt hvad angår muligheden for indsættelse af EU-luftfartsselskaber frem for nationale luftfartsselskaber på ruter mellem EU-lande og Georgien. Med forslaget ønsker Kommissionen nu at gå et skridt videre, idet hovedformålet skal være en markedsåbning mellem EU og Georgien med harmoniserede vilkår så vidt muligt på grundlag af EU's bestemmelser herfor. Man forudser en aftale med indbyggede overgangsregler, og aftalen vil gradvis erstatte medlemslandenes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Georgien. Under forhandlingerne skal Kommissionen have bistand fra et særligt udvalg udpeget af Rådet og regelmæssigt rapportere til Rådet om forhandlingernes gang.

### 2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Luftfartsrelationerne mellem Danmark og Georgien reguleres af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007. Danmark har ingen bilateral luftfartsaftale med Georgien. Forslaget kræver ikke lovændring.

### 3. Høring

Ikke relevant.

### 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 Georgien.

#### 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.

#### 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Den danske regering er positivt indstillet over for forslaget.

#### 7. Generelle forventninger til andre landes holdning

Der er endnu ikke påbegyndt forhandlinger om forslaget.

#### 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

#### 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



## Dagsordenpunkt 7: Direktiv om mærkning af dæk med brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre

KOM (2008) 779

Revideret notat

### Resumé

Forslaget omhandler en mærkningsordning for dæk. Målet er at fremme et skift på markedet i retning af brændstofbesparende dæk, dvs. dæk med lav rullemodstand. I mærkningsforslaget gives der standardiserede oplysninger om dækkets brændstofeffektivitet, og om dets vejgreb i vådt føre og dets afgivelse af rullestøj til omgivelserne, således at forbrugere kan foretage et kvalificeret valg.

### 1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag er dateret den 17. november 2008. Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 95. Det betyder, at forslaget skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningsstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Dækkene kan have betydning for en reduktion af vejtransportens energiforbrug og emissioner, da rullemodstanden er ansvarlig for 20-30 pct. af køretøjernes samlede brændstofforbrug. Med ny teknologi kan rullemodstanden reduceres. Det betyder eksempelvis for personbiler en forskel på op til 10 pct. i brændstofforbrug mellem de bedste og de dårligste dæk.

I forslagens konsekvensanalyse er der angivet en potentiel CO<sub>2</sub> besparelse, der svarer til mellem 0,2 og 0,5 pct. af hele vejtransportens CO<sub>2</sub> udslip i EU.

Undersøgelser har vist, at brændstofbesparende dæk er omkostningseffektive, eftersom den højere pris for de bedre dæk opvejes af besparelser gennem deres levetid.

Lavere rullemodstand har på markedet for originaludstyr hidtil været og vil fortsat blive drevet af bilproducenterne, hvis incitament for at montere brændstofbesparende dæk på køretøjerne er at reducere de CO<sub>2</sub> emissioner, der måles ved typegodkendelser. Med forslaget til forordning om motorkøretøjers generelle sikkerhed, der indeholder minimumskrav til rullemodstand, bliver de dæk, der har den dårligste brændstoføkonomi, forbudt på nye biler.

På markedet for udskiftning, der udgør 78 pct. af markedet, har forbrugere og firmaer ikke adgang til objektive oplysninger om dækkenes rullemodstand, og de kan derfor ikke sammenholde den højere anskaffelsespris med brændstofbesparelsen.





Der er påvist potentiale for at opnå bedre vådgreb og rullestøj end de minimumskrav, der er fastsat i lovgivningen om typegodkendelse. Det er derfor i samfundets interesse at søge en optimering af disse to parametre sammen med rullemodstanden.

En mærkningsordning for dæk på EU-niveau vil sætte forbrugerne i stand til at træffe et kvalificeret valg, give dækfabrikanterne et incitament til at forbedre deres produkter og være med til at skabe opmærksomhed om spørgsmålet.

Direktivforslaget skal ses som en integreret tilgang til at øge energieffektiviteten i sammenhæng med forordningen om typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed (KOM(2008) 316 endelig), hvori de tekniske minimumskrav og testprocedurer for dæk defineres. Hvor forordningen om minimumskrav er rettet mod udbudssiden, er forslaget om mærkning rettet mod efterspørgselssiden, og skal dermed løfte udviklingen et stykke videre end minimumskravene.

For at reducere omkostningerne for branchen og i sidste ende forbrugerne skal testprocedurerne være de samme som i forordningen om motorkøretøjers generelle sikkerhed. Direktivforslaget om mærkning er derfor afhængigt af, at definitioner om minimumskrav og testprocedurer er vedtaget i forordningen om motorkøretøjers generelle sikkerhed.

Direktivforslaget stiller krav om, at personbilsdæk (C1) påsættes et mærkat med oplysninger om brændstoffektivitetsklasse, vådgreb og rullestøj.

For varebilsdæk (C2) stilles der i direktivforslaget krav om mærkning med brændstoffektivitet og rullestøj.

Krav om mærkning af lastbilsdæk (C3) med brændstoffektivitet og rullestøj er omtalt i preambelen og bilagene, men krav om mærkning fremgår ikke af artiklerne.

Direktivet indeholder en forpligtigelse for kommissionen om at tilpasse direktivet og indføre krav om vådgreb for varebils- og lastbilsdæk, når harmoniserede prøvningsmetoder af vådgreb foreligger.

## 2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Der er i Danmark ikke regler for dæks rullemodstand, men den indgår i de officielle målinger af, hvor langt personbiler kører på literen, der har indflydelse på registrerings-afgiften.

Forslaget vil betyde, at der skal gennemføres en bekendtgørelse om mærkning af dæk i Danmark.



### 3. Høring

Forslaget har været sendt i høring med høringsfrist den 26. januar i EU-specialudvalget for transport samt følgende organisationer:

Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Bilbranchen, Centralforeningen for Autoreparatører i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, De Danske Bilimportører, Fri Danske Lastbilvognmænd, Force Technology, International Transport Danmark, Teknologisk Institut. Applus bilsyn, A-Inspektion Bilsyn, Vestsjællands Bilsyn, Danske Synsvirksomheder, NOAH, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Dækbranchen.

Følgende havde bemærkninger til forslaget:

Forbrugerrådet skriver: "Forbrugerrådet kan støtte, at dæk fremover mærkes, således at det bliver nemmere for forbrugerne at tage hensyn til klimaet, når de vælger dæk. Det er positivt, at udseendet på mærkningen er den samme som energimærkningen for biler og hårde hvidevarer. Undersøgelser bekræfter, at forbrugernes kendskab til denne ordning er høj, og at de finder mærket let genkendeligt. Forbrugerrådet skal derfor anbefale, at denne mærkning fastholdes. I øjeblikket diskuteres det eksisterende energimærke, og der er stillet forslag om at ændre dette til et mere forvirrende og kompliceret mærke.

EU opfordrer til, at flere forbrugere vælger energibesparende produkter – derfor er det vigtigt at holde fast i det velkendte system og ikke forvirre forbrugerne ved at ændre det. En let genkendelig mærkningsordning i alle EU lande vil sikre succes for mærkningen af dæk. For mere information om diskussionen om energimærkningens udformning henvises til Forbrugerrådets høringssvar til Energistyrelsen af 20 maj 2008 - <http://www.forbrugerraadet.dk/?sid=1&cid=5667>

Forbrugerrådet vil gerne understrege vigtigheden af, at forbrugerne bliver oplyst om selve mærkningen, hvad den betyder, og at der laves en hjemmeside á la [www.hvorlangtpaaliteren.dk](http://www.hvorlangtpaaliteren.dk), så det bliver nemt for forbrugerne at gennemskue ordningen. Der bør ligeledes iværksættes en informationskampagne, hvor ordningen præsenteres. Hos forhandlerne bør der være materiale, der forklarer ordningen, f.eks. via brochurer og plakater.

Som med de hårde hvidevarer er det vigtigt, at der er uvildig kontrol med ordningen. Myndighederne, eller en uafhængig instans udpeget af myndighederne, bør regelmæssigt teste dæk (stikprøver) for at se, om producenterne også lever op til mærkningsordningens krav. Det bør derfor fastsættes i selve direktivet, hvor mange test de enkelte lande skal foretage samt hvor resultaterne af disse tests offentliggøres med fri adgang for forbrugerne. Og så bør indsatsen koordineres, så testningen sker optimalt.



Endelig skal Forbrugerrådet opfordre til, at de kriterier der er fastsat til rullemodstand og støj i Svanemærkningsordningen (<http://www.ecolabel.dk/producenter/kriterier/kriterieliste/kriteriedetaljer?maerke=Svanen&produktgruppe=66>) inddrages i processen, hvis de ikke allerede er det.”

DI har følgende bemærkninger til forslaget, som er koordineret med International Transport Danmark (ITD): ”DI er positiv over for forslaget om, Kommissionens initiativ til en harmoniseret mærkningsordning af dæk, hvad angår brændstofeffektivitet, vejgreb i vådt føre og rullestøj. Det findes positivt, at det er blevet besluttet at medtage C2- og C3-dæk beregnet til vare- og lastbiler i mærkningsordningen, da der her ligger et betydeligt potentiale for brændstofbesparelser.

En mærkningsordning vil efter ITD og DI's overbevisning kunne fremme overgangen til og udbredelsen af mere brændstofeffektive dæk, specielt inden for det professionelle transporterhverv. Dette vel at mærke såfremt dækkets anskaffelsespris ikke overstiger de reelle brændstofbesparelser i dækkets forventede levetid. Udgifterne til brændstof udgør med over en tredjedel en tung post i transportvirksomhedernes samlede regnskab. Desuden vil anvendelsen af mere brændstofeffektive dæk være et væsentligt element i bestræbelserne på at imødekomme målsætningerne i EU's klimapakke og dermed nedbringe transporterhvervets CO<sub>2</sub>-udslip, der i de senere år har udgjort en stigende andel i det samlede europæiske CO<sub>2</sub>-regnskab. Umiddelbart kan det skabe bekymring, at det foreliggende forslag vil medføre en for ensidig fokusering på at optimere dækkenes brændstofeffektivitet og at dette kommer til at ske på bekostning af andre parametre såsom dækkenes bremseegenskaber, stabilitet og holdbarhed.

ITD og DI lægger derfor stor vægt på, at der i mærkningsordningen tages højde for alle relevante parametre og deres indbyrdes påvirkninger, således at der på ingen måde slækkes på dækkenes egenskaber og indflydelse på trafiksikkerheden. En løbende evaluering af mærkningsordningen bør desuden sikre, at ordningen, dens valg af parametre, klassificeringskrav og målemetoder ikke overhales af den tekniske udvikling på markedet i øvrigt.

ITD og DI finder det beklageligt, at der med forslaget ikke indgår overvejelser om en harmonisering af testmetoderne for forskellige dæktyper, herunder vinterdæk, sommerdæk mv. Med de foreslåede testmetoder scorer f.eks. vinterdæk lavere i brændstofeffektivitetsklassen uden at der samtidig tages højde for de sikkerhedsaspekter, der knytter sig til sådanne dæk i bestemte situationer. Risikoen er, at brugerne venter uhensigtsmæssigt længe før de skifter over til – for årstiden – mere egnede dæk, og at trafiksikkerheden herved sættes på spil.

Hvad angår selve udformningen af mærket/mærkningen savner ITD og DI en synliggørelse af egenskaberne for C3 dæk. ITD og DI foreslår en direkte marke-



ring af brændstofeffektiviteten – f.eks. i form af en farvekode eller bogstav - på dæksiden. En synlig markering vil udgøre en vigtig information for transportvirksomheden, chaufføren og værkstedet samt lette en indplacering af dækkets brændstofeffektivitet i forbindelse med inspektion mv. Det er desuden vigtigt, at mærket/mærkningen som minimum suppleres af teknisk materiale/salgsmateriale og webinfo med relevante data og specifikationer.

Skal en mærkningsordning blive anerkendt og adopteret af markedet er det vigtigt, at ordningen hurtig bliver alment kendt. ITD og DI finder at gennemførelsen af nationale kampagner – suppleret med fiskale incitamenter - vil udgøre et væsentligt element i denne proces. Foreningen vil informere sine medlemmer i det danske transporterhverv om mærkningsordningen.

Med indførelsen af en mærkningsordning er det vigtigt også at vurdere nuværende og fremtidige vejbelægninger og deres indflydelse på brændstofforbrug, vejgreb og støj. En ringe og ujævn vejbelægning vil kunne begrænse effekten af selv de mest optimerede dæk markant. Som virkemiddel til at reducere brændstofforbrug og støj kan og bør en mærkningsordning således ikke stå alene.”

Dansk Transport og Logistik skriver: ”DTL kan som udgangspunkt støtte forslag, der mindsker emissionerne og reducerer udslippet af CO<sub>2</sub>. Derfor kan vi støtte forslaget til et EU-direktiv, der kan fremme et skift på markedet i retning mod mere brændstofbesparende dæk og dæk med lav rullemodstand. En forbedring af rullemodstanden må dog ikke medvirke til, at dækkets øvrige egenskaber forringes, herunder bremseevne, friktion, stabilitet og levetid med heraf øgede omkostninger til transporterhvervet.”

KL skriver: ”KL kan støtte den foreslåede mærkningsordning. Der også er brug for teknologiske løsninger i indsatsen for at få CO<sub>2</sub> udledningen reduceret. KL finder det positivt, at ordningen er udvidet til at dække såvel C1, C2 som C3 dæk, at der inddrages forskellige energiklasser i mærkningen og at trafikikkerheden også er et kriterium i tildelingen af et mærke. KL finder det oplagt at vedtage sådanne regler på EU niveau.”

#### 4. Forslagets konsekvenser

##### Statsfinansielle konsekvenser:

Forslaget vil i det omfang, det leder til lavere forbrug, medføre et provenutab i form af tabte brændstofafgifter.

Forslaget vil desuden pålægge medlemslandene en kontrolforpligtigelse til at lave stik-prøver med overholdelsen af ordningen. Udgifter til dette forventes at kunne afholdes inden for Transportministeriets ramme.

##### Samfundsøkonomiske konsekvenser:



Forslaget skønnes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser. Sammen med lavere støj vil den forberede brændstofeffektivitet medføre færre eksternaliteter fra vej-trafikken, herunder en årlig reduktion på omkring 40.000 ton CO<sub>2</sub>.

#### Administrative konsekvenser:

Forslaget vil skabe større gennemsækelighed på markedet for dæk, hvorved forbrugeren kan træffe et mere informeret valg. Derimod vil ordningen medføre øgede administrative omkostninger i virksomhederne, når de skal opfylde kravet om mærkning og information. Endelig vil ordningen muliggøre at mindre etablerede dækmærker bedre kan konkurrere på samme vilkår, hvilket vil øge konkurrencen på området.

### 5. Nærhedsprincippet

Forslagets formål kan ifølge Europa-Kommissionen ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

Som det er fremhævet i forbindelse med gennemførelse af direktivet om mærkning af personbiler, er de eksisterende 27 forskellige mærkningsordninger en betydelig belastning for fabrikanterne, da de er nødt til at klassificere deres produkt forskelligt alt efter, hvilket land de sælger det i, og det virker ikke fremmede for et skift på markedet. Forskellige klassificeringer af produkter er med til at skabe forvirring hos forbrugerne og sætter dem ud af stand til at træffe et kvalificeret valg. Desuden har medlemsstaterne, forbrugerorganisationerne og dækbranchen givet udtryk for at de bakker op om en harmoniseret mærkningsordning.

Målene med forslaget kan ifølge Europa-Kommissionen bedre nås med en indsats på fællesskabsplan af følgende årsager:

En harmoniseret mærkningsordning vil mindske medlemsstaternes og dækbranchens administrative byrder. Den vil forhindre fragmentering af det indre marked og skabe lige vilkår for alle.

Forslaget består kun i harmonisering af produktoplysningerne, mens gennemførelsen og overvågningen af markedet er medlemsstaternes ansvar.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet en harmoniseret mærkningsordning og dermed tilvejebringelse af muligheden for at vælge brændstofbesparende dæk bedst kan løses på fællesskabsniveau.



## 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er positivt stemt over for forslaget.

Regeringen vil arbejde for, at direktivet træder i kraft i så hurtigt som praktisk muligt. Det vil sige, når forordningen om motorkøretøjers generelle sikkerhed træder i kraft.

Regeringen vil arbejde for, at kravene med betydning for trafiksikkerheden (vådgreb) for varebils- og lastbilsdæk indføres hurtigst muligt. Herudover skal kravene til mærkning af lastbilsdæk tydeliggøres i direktivet.

Regeringen vil arbejde for at maksimere nytten af forbrugeroplysningen om rullestøj – f.eks. ved at rullestøj klassificeres i lighed med rullemodstand og vådgrebsegenskaber.

Regeringen vil arbejde for, at forslaget hjemles i traktatens artikel 175 om miljøhensyn, idet sigtet med forslaget er at fremme miljø- og klimahensyn. Endvidere underbygges denne hjemmelspraksis ved at forordningen om bindende CO<sub>2</sub> krav for biler, som blev vedtaget i december 2008, ligeledes fik ændret sin hjemmel fra artikel 95 til artikel 175.

Endelig vil regeringen arbejde for at begrænse forslagets administrative konsekvenser.

Supplerende kan det oplyses, at regeringen i arbejdet under de internationale fora vil støtte en bedre definition af vinterdæk.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdning

Forslaget er blevet drøftet i Rådets Energiarbejdsgruppe, og er generelt blevet mødt med en positiv holdning fra medlemslandene. Medlemslandenes største ankepunkter er hovedsageligt rettet mod, hvorvidt mærkningsordningens informationer på rette vis når ud til forbrugerne. Flere medlemslande har udtrykt skepsis for, at forbrugerne aldrig ser dækket inden det monteres på bilen.

Støj er fra flere sider, herunder fra Danmark, fremhævet som værende utilstrækkeligt angivet på mærkningen. Kommissionen har meddelt at denne information om støj mere er rettet mod offentlige indkøbere.

## 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har i forbindelse med sin førstebehandling udgivet en draft report den 2. april 2009 udarbejdet af rapporteur Ivo Belet under komite for Industri, Forskningen og Energy. På møde i Energigruppen den 21. april 2009 blev Europa-Parlamentets udtalelser til forslaget præsenteret af Kommis-



sionen. Generelt er Parlamentet enige i kerneelementerne i Kommissionens forslag, men specielt på fire områder ønskede Parlamentet ændringer. For det første ønskede EP, at forslaget fremsættes om en forordning i stedet for et direktiv. For det andet havde EP andre ønsker mht. alternative måder, hvorpå mærkatet skal vises. For det tredje ønskede EP en særlig ordning for sne-dæk/nordisk vinterdæk og endelig ønskede EP en fremskyndelse af ikrafttrædelsen.

Kommissionen har siden meddelt, at forslaget om mærkning af dæk vil blive fremsat som et forordningsforslag. Det kræver dog visse strukturelle ændringer. Kommissionen regner med, at dette kan nås inden sommerferien, og at forordningen fremsættes senest i juli

Danmark kan tilslutte sig, at forslaget ændres til et forordningsforslag.

## 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.