

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 24. september 2009

Dok.id

J. nr. 121-35

Samlenotat: Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den
9. oktober 2009 - Transportdelen

Internationalt Kontor

Dagsordenpunkt 3: Direktiv om fastlæggelse af fælles principper for
opkrævning af luftfartssikkerhedsafgifter 2

Dagsordenpunkt 4: Bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger
om en bilateral aftale mellem EU og Brasilien om luftfartssikkerhed og
miljøgodkendelser 10

Dagsordenpunkt 5: Bemyndigelse af Kommissionen til at indlede
forhandlinger om en samarbejdsaftale om forskning og udvikling med de
amerikanske luftfartsmyndigheder 13

Dagsordenpunkt 6: Lufttransportaftale mellem USA, EU, Island og Norge 16

Dagsordenpunkt 7: Transportaftale med Vestbalkan 19

Dagsordenpunkt 8: Meddelelse om en bæredygtig fremtid for transport:
Mod et integreret, teknologiorienteret og brugervenligt system..... 27

Dagsordenpunkt 9: Udkast til rådskonklusioner om Revisionsrettens
rapport om GNSS systemet (Galileo) 54



Dagsordenpunkt 3: Direktiv om fastlæggelse af fælles principper for opkrævning af luftfartssikkerhedsafgifter

KOM (2009) 217

Revideret notat

Resumé:

Direktivforslaget har til formål at fastlægge fælles principper for opkrævning af afgifter til dækning af udgifter til beskyttelse af luftfartens sikkerhed i Fællesskabets lufthavne. Forslaget indeholder regler om bl.a. ikke-diskrimination, samråd og klageadgang, åbenhed, omkostninger og om uafhængig tilsynsmyndighed.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat den 11. maj 2009 under henvisning til traktatens artikel 80, stk. 2 og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 om fælles beslutningstagen.

Kommission anfører i sin begrundelse for forslaget, at under de nuværende forhold reguleres dækningen af udgifter til beskyttelse af luftfartens sikkerhed på nationalt plan, og den er ikke altid til at gennemskue for brugeren. Der foregår ingen systematisk høring af brugerne ved alle lufthavne i EU, før afgifterne fastsættes, eller før et afgiftssystem ændres.

Kommissionens forslag - som blandt andet er blevet til på baggrund af en høring af alle interesseparter i luftfartssektoren og indhentelse af oplysninger og synspunkter hos medlemsstaterne samt på baggrund af en konsekvensanalyse - har til formål at fastlægge fælles principper for opkrævning af sikkerhedsafgifter i Fællesskabets lufthavne, dvs. afgifter der specifikt har til formål helt eller delvist at dække omkostningerne ved sikkerhedsforanstaltninger, der skal beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger.

Forslaget opstiller følgende grundprincipper, som lufthavnsoperatørerne skal overholde, når de fastsætter sikkerhedsafgifter:

Ikke-diskrimination:

Der må ikke opkræves afgifter for luftfartssikkerheden på en måde, der indebærer forskelsbehandling af luftfartsselskaber og passagerer.

Samråd og klageadgang:



Lufthavnsdriftsorganet, dvs. det organ som forvalter lufthavnsinfrastrukturen og koordinerer og kontrollerer aktiviteterne i lufthavnen, og de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen, eller de organisationer, der repræsenterer dem, skal indgå i en dialog om det system af sikkerhedsafgifter, der gælder for en lufthavn - ikke kun når systemet ændres, men også når afgiftsniveauet fastsættes.

Åbenhed:

Lufthavnsdriftsorganet skal med jævne mellemrum for hver enkelt lufthavnsbruger og lufthavnsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger forelægge oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelsen af samtlige de sikkerhedsafgifter, der opkræves i lufthavnen.

Luftfartsselskaberne skal til gengæld forelægge oplysninger om trafikprognoser, planlagt flådeudnyttelse og deres nuværende og fremtidige særlige behov i lufthavnen, så lufthavnsdriftsorganerne kan anvende deres kapital og udnytte deres kapacitet bedst muligt.

Luftfartsselskaberne bør desuden have ret til oplysning om sikkerhedsforanstaltninger, der er strengere, end fællesskabsretten kræver.

Forhold til omkostningerne:

Indtægter fra sikkerhedsafgifter må kun bruges til dækning af sikkerhedskostninger.

Tilsynsmyndighed:

Der skal oprettes en uafhængig myndighed i hver enkelt medlemsstat, som skal føre tilsyn med, at direktivets bestemmelser anvendes korrekt.

2. Gældende dansk ret og forslaget's konsekvenser herfor

Det område, der omfattes af direktivforslaget, er reguleret i direktiv 2009/12/EF om fælles principper for opkrævning af lufthavnsafgifter samt luftfartslovens § 71, som blev ændret i foråret 2007 for bl.a. at modernisere og præcisere retsgrundlaget.

Direktiv 2009/12/EF gælder for alle lufthavne i EU, som er åbne for erhvervs-mæssig trafik, hvor den årlige trafik overstiger 5 mio. passagerbevægelser og for den lufthavn i hver medlemsstat, der har flest passagerbevægelser. Direktivet omfatter de afgifter som lufthavnsbrugerne, dvs. flyselskaber mm. betaler til lufthavnen for brug af de faciliteter og tjenesteydelser, der udelukkende stil-



les til rådighed af lufthavnen, og som er knyttet til landing, start, afmærkning af flyvepladsen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition.

Med hjemmel i luftfartslovens § 71 har Statens Luftfartsvæsen efter bemyndigelse fra Transportministeriet fastsat bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster), jf. BL 9-15, 2 udgave 2 af 19. december 2008.

BL 9-15 omfatter de lufthavne i Danmark, der anvendes til erhvervmæssig luftfart, og som har haft mere end 10 mio. passagerbevægelser i gennemsnit pr. år inden for de seneste 3 kalenderår og regulerer fastsættelsen af betaling for at benytte de luftfartsmæssige anlæg og ydelser, dvs. de anlæg og ydelser, som udelukkende leveres af lufthavnen, og som er knyttet til start, landing, afmærkning af lufthavnen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition, inklusive securityforanstaltninger.

Efter bestemmelserne i BL 9-15 skal luftfartstaksterne være omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige. Bestemmelserne bygger på ICAO's internationale anbefalinger, som også direktiv 2009/12/EF bygger på. Det foreliggende direktivforslag om luftfartssikkerhedsafgifter vil skulle finde anvendelse på alle lufthavne i EU, og dermed også de mindre lufthavne i Danmark. Endvidere er direktivforslaget i dets nuværende form ikke begrænset til kun at omfatte betaling for brug af faciliteter og tjenesteydelser stillet til rådighed af lufthavnen, men vil i princippet også omfatte lufthavne, hvor det eksempelvis er staten, der står for sikkerheden. I modsætning hertil gælder de generelle regler om lufthavnsafgiftsregler i direktiv 2009/12/EF og de gældende danske regler i BL 9-15 i Danmark kun for Københavns Lufthavn og kun for de faciliteter og tjenesteydelser, lufthavnen står for. Det bemærkes i den forbindelse, at i Danmark varetages opgaverne med luftfartssikkerhed i lufthavnene af lufthavnene selv, mens denne opgave i nogle medlemsstater er en statslig opgave.

Der er i luftfartslovens § 71 hjemmel til også at fastsætte regler om betaling for de mindre lufthavne i Danmark, idet dette ifølge forarbejderne til bestemmelsen først vil ske, når der er udarbejdet en analyse af provinslufthavnenes konkurrenceforhold, og når dette arbejde har været forelagt de politiske partier til drøftelse.

Det vurderes, at eventuel gennemførelse af reglerne i direktivforslaget om sikkerhedsafgifter vil kunne ske inden for rammerne af gældende lovgivning.

3. Høring

Direktivforslaget er sendt i høring den 14. maj 2009 med frist til den 4. juni 2009 hos EU-Specialudvalget for transport samt følgende organisationer og virksomheder: AOPA Danmark, DANSAM, Erhvervsflyvningens Sammenslut-



ning, Københavns Lufthavne A/S, Autoriserede danske flyværksteder, Danish Airline Pilots Association, Flyvebranchens Personaleunion, Billund Lufthavn, SAS, CimberSterling og Starair.

Der er modtaget følgende hørings svar:

Forbrugerrådet finder det på det foreliggende grundlag meget kompliceret at forholde sig til indholdet i direktivforslaget, men bemærker, at det af begrundelsen for forslaget jf. konsekvensanalysen, fremgår, at der peges på model 3, hvorefter der skal fastlægges en overordnet ramme med krav om, at sikkerhedsafgifter fastsættes på nationalt plan på en måde, der afspejler en række fælles principper, som lufthavnsoperatørerne skal holde sig til. Forbrugerrådet er naturligvis enig i, at der skal være information og gennemsigtighed i beregningsmetoderne, således at de der har ansvaret for lufthavnens drift har en fornuftig dialog med luftfartselskaberne både med hensyn til systemet og afgiftsniveauet.

Forbrugerrådet bemærker også, at et tilbagevendende problem for flypassagerer, er niveauet og forskelligheden på den måde, som sikkerhedshensyn praktiseres i de forskellige lufthavne og henviser til at flere undersøgelser har påvist, at flypassagerer anser det for ikke fremmede for sikkerheden, at niveauet i den grad er forskelligt.

Herudover præciserer Forbrugerrådet blot for en sikkerheds skyld, at Forbrugerrådet ville være imod, at forbrugere skal betale for sikkerheden direkte. Denne må enten være indeholdt i det bidrag, som staten måtte betale, den lufthavnsafgift som opkræves af lufthavnen, henholdsvis den billetpris, som flypassageren betaler.

Københavns Lufthavne A/S anfører, at principielt mener lufthavne – og flyselskaber – at den enkelte stat bør finansiere security-omkostningerne for lufthavne. Derudover er det vigtigt, at der tages højde for det nye EU-direktiv om lufthavnsafgifter i udformningen af dette security-direktiv.

DI Transport hilser direktivforslaget velkommen. Det leverer efter DI Transports opfattelse en sund basis for etablering af klare og transparente procedurer ved fastlæggelse af luftfartssikkerhedsafgifter indenfor fællesskabet. Dermed reduceres risikoen for konkurrenceforvridning mellem medlemslandene. DI Transport finder endvidere, at fastlæggelsen af rammer og minimumskriterier i form af et direktiv er formålstjenligt, fordi det giver plads til relevant indpasning i forhold til national lovgivning.

Endvidere finder DI Transport forslaget grundlæggende fokus relevant, dvs. dets prioritering af hovedpunkter som ikke-diskrimination, samråd mellem interessenter, åbenhed og ikke mindst kravet om en klar relation mellem aktivitet og omkostning i fastlæggelsen af afgifternes størrelse.



DI Transport finder det uklart ud fra den foreliggende tekst, hvorledes direktivet påtænkes relateret til direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter, der skal være implementeret i de nationale lovgivninger senest marts 2011. Efter DI Transports opfattelse må der bestå en direkte relation mellem de to direktiver, der bør være reflekteret i den endelige udgave af nærværende forslag.

DI Transport finder det også vigtigt, at det i direktivteksten eller som minimum gennem dets bemærkninger tilsikres, at de omkostninger – eksisterende, men ikke mindst nye – der indgår i beregningen af afgifterne, skal have rod i eller være udløst af reelle sikkerhedsforbedrende og sikkerhedsrelevante (security) forhold. Det må således være et naturligt krav, at der gennem direktivteksten sikres en entydig forbindelse til forordning 300/2008 om fælles securityregler.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning kan anbefale en ensartet løsning i hele Fællesskabet, som det fremgår af forslaget betragtning nr. 7.

Erhvervsflyvningens sammenslutning ser gerne en orientering om Konsekvensanalyser jævnfør Artikel 6.

En etablering af en selvstændig uafhængig tilsynsmyndighed kræver formodentlig økonomiske midler til rådighed. Uanset om det eventuelt måtte blive SLV eller en selvstændig tilsynsmyndighed, der bliver den uafhængige tilsynsmyndighed, bør det efter Erhvervsflyvningens Sammenslutnings opfattelse være staten, der finansierer såvel etablering som fortsat drift heraf.

Dansk Erhverv har meddelt, at de ingen bemærkninger har.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige eller væsentlige administrative konsekvenser.

Det område, der omfattes af direktivforslaget, er reguleret i direktiv 2009/12/EF om fælles principper for opkrævning af lufthavnsafgifter samt luftfartslovens § 71. Den hidtidige administration af luftfartslovens § 71 bygger på ICAO's internationale anbefalinger, og det vurderes at eventuel gennemførelse af reglerne i direktivforslaget vil kunne ske inden for rammerne af gældende lovgivning.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i sin begrundelse for forslaget, at nærhedsprincippet finder anvendelse, da Fællesskabet ikke har enekompetence på det område, forslaget vedrører.



Kommissionen anfører videre, at målene i forslaget ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af de enkelte medlemsstater hver for sig, da sikkerhedsafgiftssystemerne og fastsættelsen af sikkerhedsafgifter i de enkelte lufthavne ikke reguleres på en ensartet måde i hele EU. De forskellige afgiftssystemer i medlemsstaterne hindrer lige konkurrencevilkår for både lufthavne og luftfartsselskaber.

Ifølge Kommissionen kan målene med forslaget bedre gennemføres med en indsats på fællesskabsplan af følgende grunde:

Et sæt fælles grundlæggende regler for sikkerhedsafgifter, der anvendes i hele EU, vil skabe lige og retfærdige betingelser for parterne i luftfartssektoren, når de fastsætter parametrene for, hvordan omkostningerne ved at beskytte sikkerheden i lufthavnene skal fordeles.

Der er forskellige afgiftssystemer i medlemsstaterne. Ikke alle systemer bygger på grundprincipper, der anvendes ensartet, når der skal fastsættes sikkerhedsafgifter, og når den underliggende metode til beregning af dem skal fastlægges. Det foreslåede direktiv vil muliggøre en sådan ensartet anvendelse.

Forslaget opstiller kun et minimum af regler for medlemsstaternes og/eller lufthavnsoperatørernes fastsættelse af sikkerhedsafgifter. Det foreslåede direktiv pålægger ikke medlemsstaterne et bestemt afgiftssystem. Tilrettelæggelsen af systemet overlades til medlemsstaterne.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet principielt er overholdt, idet der for større europæiske lufthavne er et behov for harmonisering af grundlaget for opkrævning af sikkerhedsafgifter for at undgå forskellige konkurrencevilkår for både lufthavne og luftfartsselskaber og for at sikre åbenhed om grundlaget for opkrævningen. En sådan harmonisering kan kun ske på fællesskabsniveau, hvorimod tilrettelæggelsen af det enkelte afgiftssystem bør ske på nationalt niveau.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Der blev for nylig opnået enighed om fælles principper for opkrævning af lufthavnsafgifter i form af direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009. Dette direktiv gælder for alle lufthavne i EU, som er åbne for erhvervsmæssig trafik, hvor den årlige trafik overstiger 5 mio. passagerbevægelser og for den lufthavn i hver medlemsstat, der har flest passagerbevægelser (I Danmark alene Københavns Lufthavn). Direktivet omfatter de afgifter som lufthavnsbrugerne, dvs. flyselskaber mm. betaler til lufthavnen for brug af de faciliteter og tjenesteydelser, der udelukkende stilles til rådighed af lufthavnen, og som er knyttet til landing, start, afmærkning af flyvepladsen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition.



Regeringen finder, at Kommissionen ikke har dokumenteret et behov for de særlige regler om sikkerhedsafgifter, der er indeholdt i det foreliggende direktivforslag, og som ikke allerede er dækket af de generelle regler. Således har Kommissionen hverken i sit forklarende memorandum til direktivforslaget eller på anden vis oplyst, om det forekommer i nogle medlemslande, at et andet organ end lufthavnen selv opkræver en særlig sikkerhedsafgift, hvilket kunne være en begrundelse for forslaget.

Hvis der imidlertid skulle være et behov for sådanne særlige regler om sikkerhedsafgifter, er det regeringens opfattelse, at disse regler, ligesom de generelle regler om lufthavnsafgifter i direktiv 2009/12/EF, kun skal finde anvendelse for større lufthavne (over 5 mio. passagerbevægelser årligt), da regeringen ikke finder, at det er hensigtsmæssigt at lade sikkerhedsafgifterne, som blot udgør et enkelt element af den samlede betaling for brug af lufthavnene, have et bredere anvendelsesområde. Regeringen går således ind for regelforenkling og for at lette de administrative byrder for erhvervslivet, og ønsker derfor ikke at påføre mindre danske lufthavne omkostninger og administrative byrder ved indførelsen af et afgiftssystem for kun sikkerhedsafgifterne. Regeringen finder i den forbindelse, at det ikke vil være hensigtsmæssigt med et selvstændigt nyt direktiv på området, men at sådanne eventuelle regler bør inkorporeres ved en ændring af det gældende direktiv 2009/12/EF.

Endvidere er det regeringens opfattelse, at sådanne eventuelle særlige regler om sikkerhedsafgifter i givet fald skal indeholde krav om, at de omkostninger, der indgår i beregningen af afgifterne skal tage afsæt i et princip om omkostningseffektivitet.

Regeringen bemærker, at direktivforslagets krav om en uafhængig tilsynsmyndighed indebærer, at dette kan være den samme myndighed, som den myndighed der skal sikre, at direktiv 2009/12 om lufthavnsafgifter anvendes korrekt. Kravet om uafhængighed kan medføre problemer for Danmark, hvis alle lufthavne i EU omfattes, idet den statsejede Bornholms Lufthavn også vil være omfattet heraf.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været behandlet en række gange i Rådets Transportarbejdsgruppe. Generelt set er forslaget ikke blevet godt modtaget. Ingen medlemslande har givet udtryk for, at man ønsker forslaget. Visse medlemslande har været negative og en del neutrale.

Flere medlemslande udover Danmark har stillet spørgsmål ved behovet for forslaget, og må således antages at støtte Danmarks anmodning til Kommissionen



om at fremlægge dokumentation for et sådant behov. Denne anmodning har Kommissionen lovet at efterkomme.

I øvrigt har der gennemgående blandt medlemslandene været enighed om, at anvendelsesområdet i det foreliggende forslag er for bredt, og at anvendelsesområdet for et eventuelt direktiv skal svare til anvendelsesområdet for direktiv 2009/12 om lufthavnsafgifter, således som også Danmark mener.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere blevet forelagt Europaudvalget.

Der blev oversendt grundnotat til Folketinget d. 9. juni 2009 og supplerende grundnotat d. 29. juni 2009.



Dagsordenpunkt 4: Bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om en bilateral aftale mellem EU og Brasilien om luftfartssikkerhed og miljøgodkendelser

KOM nummer findes ikke

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har fremsendt henstillingen den 4. august 2009 under henvisning til Traktaten, særlig artikel 300, stk. 1.

Fællesskabet indførte i 2002 et sæt fælles regler for civil luftfart og oprettede Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Disse regler blev opdateret og udvidet i 2008. De fælles regler giver desuden mulighed for samarbejde med tredjelande, og der er i den forbindelse indgået luftfartssikkerhedsaftaler med USA og Canada, der dog endnu ikke er trådt i kraft. EASA har siden 2004 samarbejdet med Brasiliens nationale sikkerhedsagentur for civil luftfart, og Kommissionen foreslår nu, at den bemyndiges til at forhandle om indgåelse af en lignende aftale på fællesskabsniveau med Brasilien, der har en betydelig produktion af flyvemaskiner og materiel hertil.

Aftalen skal indeholde gensidig anerkendelse af attesteringsresultater inden for civil luftfartssikkerhed og af miljøgodkendelser, som i første omfang skal dække attestering af luftfartstekniske produkter, dele og apparaturer. Inden for en rimelig frist og efter gennemførelse af en tillidsskabende proces kan aftalen også dække godkendelse af og tilsyn med organisationer og personale, der er involveret i vedligeholdelse af sådant materiel. Aftalen skal lette handelen med luftfartstekniske produkter og med tjenesteydelser i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer. Den skal navnlig sikre, at produkter, som konstrueres, fremstilles, ændres eller repareres under den ene parts kontrolmyndighed, uden vanskelighed kan opnå de nødvendige godkendelser og registreres eller anvendes under den anden parts kontrolmyndighed, samt at luftfartøjer, som registreres eller drives under den ene part, kan vedligeholdes af foretagender under den anden part. I videst muligt omfang skal dublering af vurderinger, prøver og kontrol begrænses.

For lettere at nå disse mål kan aftalen indeholde bestemmelser om regelsamarbejde med henblik på gradvis harmonisering af parternes krav og kontrolprocesser. Aftalen kan også omfatte tillidsskabende processer inden for ethvert af aftalens områder med henblik på, at alle medlemsstaters kompetente myndigheder inden for en rimelig tid får mulighed for at udføre samme opgaver på vegne af Brasilien som dem, de skal udføre i henhold til forordningen om det europæiske luftfartssikkerhedsagentur EASA. Der kan desuden aftales hensigtsmæssige samarbejdsordninger, således at parterne på et gensidigt grund-



lag kan verificere, at de kontrolorganer, der står for gennemførelsen, stadig er kvalificerede og kompetente. Der skal afholdes regelmæssige samråd mellem parterne for at sikre, at aftalen fungerer tilfredsstillende. Aftalens forvaltning kan eventuelt overlades til et fælles udvalg, og der kan oprettes fælles underudvalg, som skal overvåge, hvordan aftalen fungerer i de enkelte sektorer. Endelig skal aftalen indeholde procedurer for udvidelse af aftalen til at omfatte miljøgodkendelse af produkter, luftfartsvirksomhed, flybesætningslicenser og godkendelse af træningsapparat.

Under forhandlingerne med Brasilien om indgåelse af aftalen skal Kommissionen have bistand fra et særligt udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne.

2. Gældende dansk ret og forslaget konsekvenser herfor

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur.

3. Høring

Forslaget skønnes kun at ville have begrænset rækkevidde for Danmark, og det er ikke fundet nødvendigt at sende det i høring.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget skønnes ikke at ville have sådanne konsekvenser for Danmark.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er positiv over for at give Kommissionen mandat til forhandlinger med Brasilien om en luftfartssikkerhedsaftale.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger



Forslaget har været behandlet én gang i rådets Transportarbejdsgruppe, hvor medlemsstaterne generelt var positive over for forslaget.

Side 12/55

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet ses endnu ikke at have fremsat udtalelser om forslaget.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere blevet forelagt Europaudvalget.



Dagsordenpunkt 5: Bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om en samarbejdsaftale om forskning og udvikling med de amerikanske luftfartsmyndigheder

KOM nummer findes ikke

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 9. juni 2009 med hjemmel i Traktatens artikel 80, stk. 2, sammen med artikel 300, stk. 1, fremsendt en henstilling om, at Rådet skal give Kommissionen mandat til at indlede forhandlinger om en samarbejdsaftale ("Memorandum of Cooperation") om forskning og udvikling inden for civil luftfart med USA's føderale luftfartsmyndigheder, FAA.

I forbindelse med den gradvise etablering i Europa af et fælles luftrum ("Single European Sky", SES) gennemfører man i EU forskning og udvikling vedr. ny teknologi til systemer for lufttrafikstyring – det såkaldte SESAR-program. De første nye produkter herfra ventes at kunne tages i anvendelse i 2013.

I USA har de amerikanske føderale luftfartsmyndigheder, FAA, iværksat et tilsvarende program – kaldet "NextGen" – der inden for nogenlunde samme tidsramme skal modernisere de amerikanske lufttrafikkontrollsystemer.

Europæiske luftfartsselskaber har udtrykt stor interesse i at sikre interoperabilitet mellem SESAR og NextGen, og europæisk industri har påpeget muligheden for at få store ordrer i forbindelse med udviklingen af det amerikanske system.

Rådet vedtog den 30. marts 2009 en resolution, som opfordrede Kommissionen til at arbejde for størst mulig interoperabilitet og til det formål at fremsætte forslag om, at Kommissionen skal have mandat til at indlede forhandlinger med FAA om en samarbejdsaftale herom.

Kommissionen foreslår på den baggrund, at der indgås en samarbejdsaftale med de amerikanske luftfartsmyndigheder. I forslaget beskriver Kommissionen nærmere, hvordan der bør samarbejdes om et juridisk grundlag vedr. ansvar, intellektuel ejendomsret, principper om gensidighed og forbindelser til tredjeparter. Der bør ske tidlig udvikling af fælles tekniske standarder, herunder koordinerede bidrag til arbejdet med standardisering inden for den internationale luftfartsorganisation ICAO, hvorved europæisk og amerikansk industri vil kunne stå stærkt i den fremtidige globale udvikling på området.

Der blev allerede den 18. juli 2006 indgået en aftale mellem Kommissionen og de amerikanske myndigheder om fælles forståelse af vigtigheden af et fremtidigt samarbejde på området, og denne aftale blev opdateret den 17. marts i år. Aftalen



rummer imidlertid alene hensigtserklæringer, hvorfor Kommissionen finder det nødvendigt at indgå en mere bindende aftale med FAA. Når en sådan aftale indgås, vil den skulle afløse den nævnte eksisterende aftale.

Kommissionen mener, at en ny samarbejdsaftale også skal have potentialet til at kunne bruges som paraply for et samarbejde på andre områder af forskning og udvikling inden for civil luftfart, såsom vedr. ubemandede fly og reduktion af luftfartens miljøpåvirkning.

Kommissionen foreslår, at den løbende skal rapportere om forhandlingernes gang til de i regi af SES nedsatte komiteer med repræsentanter for henholdsvis myndigheder og industri. Forhandlingerne skal føres på grundlag af nærmere bestemte forhandlingsdirektiver og med assistance fra et særligt udvalg med repræsentanter fra medlemslandene, og Kommissionen skal rapportere til Rådet om resultatet af forhandlingerne.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Der er ingen relevant dansk lovgivning på området.
Forslaget kræver ikke lovændring.

3. Høring

Forslaget er ikke sendt i høring.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Der skønnes at kunne blive positiv økonomisk betydning for danske luftfartsselskaber og dansk industri, hvis der sker en koordinering mellem EU og USA af udviklingen af teknologi til fremtidens lufttrafikstyringssystemer.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning



Danmark støtter, at Kommissionen indleder forhandlinger med FAA om indgåelse af en samarbejdsaftale om udviklingen af systemer for lufttrafikstyring, idet det vil være til fordel for alle parter, at der sikres størst mulig interoperabilitet i disse systemer. Danmark mener, at såvel resultatet af forhandlingerne som en eventuel senere udvidelse af samarbejdet til andre områder end lufttrafikstyring skal vedtages af Rådet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er blevet behandlet en række gange i Rådets Transportarbejdsgruppe. Ingen medlemslande har udtalt sig generelt imod forslaget. Enkelte lande har ønsket det fastslået, at Rådet skal godkende et eventuelt forhandlingsresultat.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere blevet forelagt Europaudvalget.



Dagsordenpunkt 6: Lufttransportaftale mellem USA, EU, Island og Norge

KOM(2009) 229 endelig

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Forslagene er fremsat den 15. maj 2009 på basis af Traktatens artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, og artikel 300, stk. 3, første afsnit (om indgåelse af aftaler med tredjelande). Forslagene skal vedtages med kvalificeret flertal i høringsprocedure med Europa-Parlamentet.

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

Det indgår i aftalen, at parterne har et mål om at skabe flest mulige fordele for forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdskraft og befolkninger på begge sider af Atlanten ved at udvide aftalen til at omfatte tredjelande. Island og Norge anmodede i 2007 formelt om at tiltræde aftalen, og Det Fælles Udvalg, som er nedsat i medfør af aftalen, fremlagde tidligere i år et forslag herom bestående af en aftale mellem alle fire parter og en tillægsaftale mellem Fællesskabet, Island og Norge om de interne ordninger.

Island og Norge er i medfør af EØS-medlemskabet undergivet fællesskabsretten for det indre luftfartsmarked, men dette omfatter ikke relationerne til tredjelande. EU-luftfartsselskaber har derfor p.t. ikke ret til at operere flyvninger mellem Island/Norge og USA, og tilsvarende har islandske og norske luftfartsselskaber ikke ret til at operere mellem EU og USA. Med forslaget inddrages Island og Norge i anvendelsesområdet for luftfartsaftalen mellem EU og USA, hvorved det sikres, at alle europæiske luftfartsselskaber, der er undergivet den gældende fællesskabsret, vil kunne drive transatlantiske ruter inden for en harmoniseret ramme.

Island og Norge vil herefter indgå som observatører i forhandlingerne om en næste fase af lufttransportaftalen mellem EU og USA. De to landes tiltrædelse til USA-aftalen vil i øvrigt kunne danne præcedens for deres tiltrædelse til Fællesskabets øvrige luftfartsaftaler med tredjelande, eksempelvis aftalen med Marokko.



2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Lufttransportaftale mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side af 25. og 30. april 2007 samt Lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007. – Forslaget kræver ikke lovændring.

3. Høring

Der har ikke været foretaget høring. EU-luftfartsselskaber, lufthavne og arbejdstagerorganisationer har været involveret i forhandlingsprocessen mellem Kommissionen, USA, Island og Norge og i koordineringen med medlemsstaterne.

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 den foreslåede inkorporering af Island og Norge i luftfartsaftalen mellem EU og USA.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at der med lufttransportaftalen mellem EU og USA er etableret nye ordninger på fællesskabsplan for den transatlantiske lufttrafik, som afløste de tidligere ordninger indgået af medlemsstaterne individuelt. Tredjelandes tiltrædelse til lufttransportaftalen mellem EU og USA kan derfor alene opnås på fællesskabsniveau. – Regeringen deler denne opfattelse.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark støtter principielt den igangværende proces mod større liberalisering og "multilateralisme" i international civil luftfart og kan herunder støtte det foreliggende forslag til inkorporering af Island og Norge i luftfartsaftalen mellem EU og USA, der desuden er i tråd med det skandinaviske luftfartssamarbejde.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det ventes, at alle medlemsstaterne vil kunne støtte forslaget.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Der foreligger ikke udtalelse fra Europa-Parlamentet.



9. tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Side 18/55

Forslaget er ikke tidligere blevet forelagt Folketingets Europaudvalg.



KOM-dokument findes ikke

Revideret notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremlagde i marts 2008 en anbefaling til Rådet om at give Kommissionen mandat til at påbegynde forhandlinger med en række lande på Vestbalkan (Albanien, Bosnien & Herzegovina, Kroatien, den tidligere jugoslaviske republik Makedonien, Montenegro, Serbien samt Kosovo) om indgåelse af en traktat mellem EU og de pågældende lande om et transportfællesskab.

Traktaten skal baseres på Fællesskabs-acquis'et på transportområdet for så vidt angår infrastrukturudvikling, markedsåbning, teknisk interoperabilitet, sikkerhed, miljø og sociale bestemmelser. Formålet med transportfællesskabet skal være at bidrage til en sikker, effektiv og bæredygtig transport. Fair konkurrence inden for en transportform og mellem transportformerne skal sikres ved fuld implementering og praktisk anvendelse af alle relevante dele af acquis'et.

Kommissionen foreslår, at forhandlingsmandatet omfatter følgende hovedpunkter:

1.1 Infrastruktur

Heri indgår bl.a.

- En definition af det netværk, som aftalen skal omfatte
- Et netværk inden for rammerne af forhandlinger om det fremtidige transeuropæiske transportnet
- En proces for udviklingen af en 5-års rullende arbejdsplan for udviklingen af netværket og identifikationen af prioritetsprojekter af lokal interesse
- Inddragelse af det fremtidige miljø-acquis i relation til transport, navnlig Strategisk Miljøvurdering, VVM og natur- og luftkvalitetsrelaterede direktiver
- Udvikling af effektive trafikstyringssystemer på regionalt niveau
- Effektiv regional udvikling af lufttrafikstyringsinfrastruktur på linje med Single European Sky og SESAR



1.2. Jernbanetransport

Heri indgår bl.a.

- Effektive, uafhængige og kompetente regulatoriske institutioner, herunder et regeludstedende organ, et licensorgan og en national sikkerhedsmyndighed
- Adskillelse af infrastrukturledelse og transportservice
- Kompensation for offentlige serviceforpligtelser vedr. jernbanepersontransport og jernbaneinfrastrukturstyring
- Forbedring af jernbanevirksomhedernes økonomiske situation
- Gradvis åbning af adgangen til markedet for levering af transportydelser på basis af Fællesskabsacquis'et for jernbanelovgivning
- Teknisk og operationel harmonisering, herunder tekniske specifikationer for interoperabilitet
- Sikkerhed, navnlig forhold vedr. sikkerhedscertifikater for jernbanevirksomheder og lokofører-licenser
- Sociale bestemmelser, navnlig arbejdsbetingelserne for mobile arbejdstagere, der beskæftiger sig med interoperable, grænseoverskridende ydelser
- Transport af farligt gods

1.3. Vejtransport

Heri indgår bl.a.

- Adgang til erhvervet og adgang til markedet for vejtransport baseret på vandel, økonomi og faglige kvalifikationer
- Trinvis udvikling af bilaterale og multilaterale tilladelser til international vejtransport, som eventuelt kan føre frem til fuld markedsintegration (dvs. afskaffelse af bilaterale tilladelsesordninger)
- Kørekort og køreuddannelse



- Køre- og hviletidsbestemmelser, digital takograf og arbejdstidsbestemmelser
- Tekniske krav til køretøjers vægt og dimensioner, periodiske syn og hastighedsbegrænsere

Kommissionen er i maj 2009 fremkommet med et supplerende forhandlingsmandatet for så vidt angår vejtransport. Udover de ovenstående indeholder mandatet:

- Transport af farligt gods
- Uddannelse af chauffører

Desuden foreslår Kommissionen, at den gradvise bevægelse mod fuld markedsintegration på området skal ske gennem to faser. I den første fase får de omhandlede lande på Vestbalkan tildelt ekstra turbaseret transittilladelser for lastbiler i Euro- kategorien 4 eller højere under den forudsætning at turens afslutning sker i et land, der har en bilateral aftale. Antallet af ekstra tilladelser i denne fase vil ikke overstige 1/3 af den nuværende tildeling.

Tilsvarende får det europæiske fællesskab ekstra turbaseret transittilladelser til Vestbalkanlandene eller til tredjelande.

Antallet af tilladelser vil gradvist øges efterhånden som Vestbalkanlandene implementerer EU's samlede regelsæt på området.

I fase to foreslår Kommissionen at de Vestbalkanlande der har implementeret ovenstående for national og internationale transporter samt indført:

- minimumssatser for vægtafgift og minimumsafgifter og
- gennemsigtige afgifter for brug af vejinfrastruktur, hvor sådanne afgifter opkræves,

blive tildelt ekstra tidsbaserede tilladelser for transportopgaver mellem regionen og EU. Antallet af tilladelser vil med udgangen af fase to ikke overstige 50% af den nuværende tildeling.

Tilsvarende får EU-landene tidsbaserede tilladelser for transportopgaver mellem regionen og fællesskabet samt indenfor regionen.

Derudover foreslår Kommissionen at aftalen skal tages op igen på et senere tidspunkt.

1.4. Søtransport



Sømotorveje og nærskibsfart

Side 22/55

Heri indgår

- Etablering nye forbindelser med EU-lande
- Udvidelse af maritime forbindelser fra landene på Vestbalkan til tredje-lande i det sydlige Middelhav og ved Sortehavet

Maritim sikkerhed

Heri indgår bl.a.

- Harmonisering af maritime sikkerhedspolitikker
- Fremme af og støtte til implementeringen af relevante IMO-konventioner og relevante resolutioner fra IMO's Maritime Sikkerhedskomité og IMO's Maritime Miljøbeskyttelseskomité
- Effektiv udvidelse af sikkerhedsfaciliteter i skibe og havne under anvendelse af IMO-instrumenter, navnlig SOLAS-konventionen kap. XI-2 og ISPS Code og i overensstemmelse med EU-standarder
- Effektiv håndhævelse af maritime sikkerhedstiltag på områderne for havnestatskontrol og flagstat

Transport ad indre vandveje

Heri indgår bl.a.

- Gradvis åbning af adgang til erhvervet og adgang til markedet for indre vandvejs-tjenester

1.5. Havnepolitik

Heri indgår bl.a.

- Gennemsigtige regler for offentlig støtte til søhavneinfrastruktur og havnetjenester
- Indsatser mod miljøpåvirkning fra operationer i havne
- Styrkelse af havnesikkerhed

1.6. Lettelser af grænsepassage



Heri indgår bl.a.

- Fremme af "one-stop" kontorer med fælles faciliteter
- Forenkling og harmonisering af handels- og transportrelateret dokumentation på linje med EU-praksis

1.7. Institutionelle bestemmelser

Traktaten skal ifølge anbefalingen organiseres med følgende organer:

- Et ministerråd, der skal mødes hvert andet år eller efter behov og skal tage strategiske beslutninger
- En regional styrekomité, der skal overvåge implementeringen af Transportfællesskabet, komme med anbefalinger og tage beslutninger, som parterne skal gennemføre
- En teknisk komité, der skal støtte arbejdet i den regionale styrekomité, idet den er ansvarlig for implementering af aftalen for hver enkelt transportform. Desuden etableres en teknisk miljøkomité og et Socialt Forum, der skal sikre implementeringen af miljøacquis'et og det sociale acquis.
- Et permanent sekretariat skal yde administrativ og teknisk støtte til de ovennævnte organer.

Forhandlingerne skal føres af Kommissionen på vegne af Det Europæiske Fællesskab. Kommissionen skal assisteres af en specialkomité bestående af repræsentanter for medlemslandene og skal løbende holde Rådet informeret om fremskridt i forhandlingerne.

2. Gældende dansk lovgivning på området

Ikke relevant.

3. Høring

Forslaget har været i høring i EU-specialudvalget for transport med frist for høringssvar den 29. april 2008:

Følgende har haft bemærkninger:

DSB: DSB anfører, at der må forventes en hurtig udvikling af transportområdet i Vestbalkan, ikke mindst i forhold til Kroatien. Det er derfor DSB's opfat-



telse, at en fuld implementering af acquis'et på transportområdet vil være af stor betydning for alle aktører.

International Transport Danmark (ITD): ITD vil gerne udtale sig positivt om forhandlinger med Vestbalkan-landene på transportområdet.

Balkan-landene har siden Balkan-krigene i 1990'erne på talrige områder virket som en hindring for den frie lastvognstrafik. Ikke mindst transporterne til/fra Grækenland er i dag påvirket negativt af, at der er mange grænsekontroller, lange ventetider ved grænsepassage, krav om kørselstilladelser, forskellige regler for kørsel med bestemte varetyper, ligesom der er forskellige regler for kørselsforbud, afgiftspålæggelse m.m.

En del lastbiltransporter til/fra Grækenland/Tyrkiet/Mellemøsten benytter i dag en større omvej via Rumænien/Bulgarien eller benytter sejlads fra Italien, fordi Balkan-landene anses for at være besværlige og dyre at køre gennem. Samtidig er der i dag ingen tidsmæssig gevinst ved at benytte Balkan-landene som transitroute.

Der er imidlertid ingen tvivl om, at det ved kørsel på en lang række destinationer vil betyde en omkostningsmæssig, økonomisk og miljømæssig fordel, så fremt transitruterne gennem Balkan-området gøres så frie som muligt for EU-lastbiler.

ITD foreslår i første omgang en trinvis liberalisering af kørselstilladelserne. En sådan trinvis liberalisering kan ske over en årrække, for eksempel 5-8 år, og den bør ske sideløbende med, at de nævnte Balkan-lande forpligter sig til at tiltræde EU's forskellige transportregler (for eksempel adgangsdirektivet, direktiver om vægt og dimensioner, regler om den digitale tachograf, køre-hvile-tidsbestemmelser m.m.).

Samtidig bør forhandlingerne have til formål at etablere regler om en maksimering af afgifter ved lastbilens benyttelse af vejnettet på Balkan.

Opmærksomheden henledes særligt på Kroatiens vedkommende, idet dette land har påbegyndt drøftelser med EU om en mulig optagelse som EU-medlem i løbet af en vis årrække. I den videre proces kan det måske være nødvendigt at udskille Kroatien fra de øvrige Balkan-lande i forhold til drøftelserne om et transportfællesskab.

ITD kan generelt bakke op om Kommissionens initiativ, og anbefaler i første omgang en liberalisering af kørselstilladelserne som ovenfor anført.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser



En senere aftale mellem EU og landene på Vestbalkan vil kunne indebære positive samfundsøkonomiske konsekvenser, ligesom der er potentielle miljøgevinster i en sådan aftale.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Det er Danmarks overordnede holdning, at man målrettet skal understøtte EU's nabolandes ønske om et tættere samarbejde, herunder inddragelse i EU's programmer og adgang til EU's markeder i takt med fremskridt i landenes reformbestrebelse.

Danmark kan derfor som udgangspunkt støtte Kommissionens forslag til forhandlingsmandat vedr. en transportaftale med landene på Vestbalkan i dets helhed.

For så vidt angår søtransportområdet kan Danmark acceptere forhandlingsmandatets afsnit vedr. sømotorveje, nærskibsfart og maritim sikkerhed. Samtidig lægges der vægt på, at spørgsmål om markedsadgang, som allerede er reguleret i eksisterende aftaler mellem EU og Balkan, ikke berøres i forhandlingsmandatet vedr. en transportaftale med landene på Vestbalkan.

For så vidt angår vejtransportområdet anerkender Danmark, at det EU-retlige udgangspunkt er, at tilladelser til vejgodstransport mellem EU-lande og tredje-lande er fællesskabskompetence. Samtidig anerkendes det, at der er behov for overgangsordninger, hvis det nuværende regime af bilaterale tilladelser skal erstattes af et fællesskabsregime af multilaterale tilladelser uden utilsigtede konsekvenser for vejgodstransportmarkedet.

Danmark kan således på sigt acceptere indførelse af multilaterale tilladelser, såfremt det gennem overgangsordninger sikres, at vognmandsbranchen ikke stilles ringere end efter det nuværende system med bilaterale tilladelser.

Endelig finder Danmark, at det bør sikres, at en ny tilladelsesordning i relation til landene på Vestbalkan ikke skaber utilsigtede præcedensvirkninger i forhold til en senere generel omlægning af tilladelsessystemet i relation til international vejgodstransport.

For så vidt angår det supplerende mandat på vejtransportområdet finder Danmark, at Kommissionens oplæg ligger i tråd med de danske synspunkter bl.a. om gradvise overgangsordninger.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger



På rådsmødet (TTE) den 12.-13. juni 2008 gav rådet Kommissionen bemyndigelse til at indlede forhandlingerne med landene på Vestbalkan om oprettelsen af et transportfællesskab. På vejtransportområdet blev det dog besluttet at Rådet skal vedtage et supplerende forhandlingsmandat når substansforhandlinger skal finde sted.

Det daværende tjekkiske formandskab satte det supplerende forhandlingsmandat på dagsordenen for rådsmødet den 11. juni 2009, men valgte umiddelbart inden mødet at udskyde Rådets behandling af sagen.

Et revideret forslag har sidenhen været behandlet i landtransportarbejdsgruppen. I forslaget er bl.a. muligheden for at tilbyde Vestbalkan landene tidsbestemte kørselstilladelse blevet fjernet, hvilket blev hilst velkommen som et skridt i den rigtige retning. De lande, der har været kritiske over for mandatforslaget har dog fastholdt deres generelle forbehold.

Det svenske formandskab har hen over sommeren drøftet de udestående problemer bilateralt med de mest berørte lande med henblik på at opnå fremskridt i forhandlingerne.

På rådsmødet den 9. oktober 2009 er forslaget sat på dagsordenen til vedtagelse.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 4. juni 2008.

Supplerende samlenotat blev oversendt til Folketinget d. 28. maj 2009.



Dagsordenpunkt 8: Meddelelse om en bæredygtig fremtid for transport: Mod et integreret, teknologiorienteret og brugervenligt system

KOM(2009)0279

Revideret notat

Resumé

Kommissionen har den 17. juni 2009 offentliggjort en meddelelse, der har til formål at fremme en debat om udviklingen af den fælles transportpolitik i det kommende årti. Resultatet af denne debat vil indgå i Kommissionens overvejelser vedr. udarbejdelsen af en ny Hvidbog om EU's transportpolitik frem til 2020, som efter planen vil blive fremlagt i 2010.

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

1. Baggrund og indhold

Kommissionen offentliggjorde i 2001 en Hvidbog " (Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg"), der omhandler den europæiske transportpolitik frem til 2010. Hvidbogen blev fulgt op med et mid-term review i 2006 ("Hold Europa i bevægelse – Bæredygtig mobilitet på vores kontinent").

Da denne 10-årsperiode nu nærmer sig sin afslutning, har Kommissionen den 17. juni 2009 offentliggjort en meddelelse med titlen "En bæredygtig fremtid for transport: Mod et integreret, teknologiorienteret og brugervenligt system"

Kommissionens meddelelse har til formål at fremme en debat om den fremtidige fælles transportpolitik i det kommende årti. Efter planen vil Kommissionen i 2010 fremlægge en Hvidbog, der vil indeholde konkrete forslag i relation til en fælles transportpolitik frem til 2020.

1.1 Den fælles transportpolitik i det første årti af det 21. århundrede

Meddelelsen opridser indledningsvis nogle hovedtræk i transportsektorens situation efter 2000:

Transportsektoren repræsenterer ca. 7 pct. af Europas BNP og over 5 pct. af den totale beskæftigelse i EU.



Markedsåbning har generelt ført til større effektivitet og lavere omkostninger. Dette er tydeligt inden for luftfartssektoren, hvor udviklingen er kommet længst.

Politikken vedr. transeuropæiske transportnet (TEN-T) har øget koordinationen af medlemsstaternes planlægning af infrastrukturprojekter. Der er foretaget ca. en tredjedel af de nødvendige investeringer på 400 mia. € i TEN-T-prioritetsprojekterne.

Det er lykkedes at tilvejebringe en afkobling mellem væksten i BNP og væksten i persontransport, idet BNP gennemsnitligt er steget med 2,5 pct. om året, mens persontransporten er steget med 1,7 pct. om året i gennemsnit. Derimod er godstransporten steget med gennemsnitligt 2,7 pct. om året.

Miljøpolitikken er stadig det område, hvor behovet for yderligere forbedringer er størst. Ikke i nogen anden sektor har væksten i EU's udledning af drivhusgasser været så stor som i transportsektoren. Transportsektoren har ikke gjort tilstrækkelige fremskridt med at nedbringe sin energi- og drivhusgasintensitet. Transportsektoren er stadig 97 pct. afhængig af fossile brændstoffer, og det går også ud over energiforsyningsikkerheden.

Der er sket fremskridt i bekæmpelsen af luftforurening og ulykker. Luftkvaliteten i europæiske byer er forbedret mærkbart som følge af stadig strammere EURO-emissionsnormer, men der må gøres mere, især hvad angår emissionen i byområder af NOx og fine partikler.

Transportinfrastrukturens vækst har også ført til fragmenterede landskaber og tab af naturlige levesteder.

Der er etableret sikkerhedsagenturer for luftfart (EASA), søtransport (EMSA) og jernbanetransport (ERA).

2001-Hvidbogen refererede ikke til security. Efter terrorangrebene i New York den 11. september 2001 er der gennemført EU-lovgivning for security inden for alle transportformer og kritiske infrastrukturer.

Der er vedtaget regler om passagerrettigheder på luftfartsområdet og jernbanelområdet.

1.2. Tendenser og udfordringer

Det anføres i meddelelsen, at der ved formuleringen af den fremtidige transportpolitik bl.a. må tages hensyn til følgende forhold:



1.2.1. Aldring

Aldring forventes, at udgøre en væsentlig udfordring for det europæiske samfund. Det forventes at den europæiske befolknings gennemsnitsalder vil være over 7 år højere i 2060 end i dag. Antallet af borgere på eller over 65 forventes at stige med næsten 80 pct., mens antallet af borgere under 65 forventes at falde.

Den ældre del af befolkningen rejser i dag mere end tidligere generationer gjorde. Denne tendens forventes at fortsætte og forventes forstærket af bedre helbred, flere rejsemuligheder og bedre kundskaber i fremmedsprog.

På grund af aldringens virkninger på de offentlige finanser og på arbejdsmarkedet vil der være færre ressourcer til tilvejebringelse og vedligeholdelse af transportinfrastruktur og til kollektiv transport.

1.2.2. Indvandring og intern mobilitet

Nettoindvandring til den Europæiske Union forventes at øge EU's befolkning med 56 mio. borgere de næste 50 år. Også mobiliteten af arbejdstagere forventes øget med en gradvis fjernelse af administrative og lovgivningsmæssige barrierer og med den videre udvikling af Det Indre Marked.

1.2.3. Urbanisering

Urbaniseringen har været en klar tendens i de seneste årtier og forventes at fortsætte. I 2007 boede 72 pct. af den europæiske befolkning i byer. Denne andel forventes at stige til 84 pct. i 2050.

Transport i byer står for 40 pct. af CO₂-emissionerne og 70 pct. af emissionen af andre forurenende stoffer fra vejtransport.

Trængsel er en kilde til store omkostninger i form af forsinkelser, spildtid og øget brændstofforbrug. Da de fleste person- og godstransporter starter og slutter i byområder, påvirker trængsel i byer også transporter mellem byer negativt.

1.2.4 Miljøudfordringer

Der er et stigende pres på transportsektoren for at mindske dens negative virkninger på miljøet. Sammenlignet med 1990'erne har ingen sektor haft en så høj vækstrate for udledningen af drivhusgasser som transportsektoren. Transporten må spille en hovedrolle for at opfylde EU's mål for at reducere drivhusgasemissionerne. Nogle af de nuværende kurver må knækkes.



Transportsektoren er den største kilde til støj, som sammen med luftforurening og ulykker har en væsentlig negativ påvirkning af det menneskelige helbred.

Transportsektoren selv vil lide under virkningerne af klimaforandringerne: global opvarmning, som resulterer i øget vandstand i havene, vil forøge kystinfrastrukturernes, herunder havnes, sårbarhed. Ekstreme vejrforhold, øgede vindhastigheder og intensiteten af uvejr kan påvirke sikkerheden i luft-, sø- og landtransport.

1.2.5 Øget knaphed på fossile brændstoffer

I de kommende årtier forventes fossile brændstoffer, især olie, at blive dyrere i takt med, at efterspørgselen stiger og lavomkostningskilder udtørres. Samtidig vil udbuddet af vedvarende energi, som produceres mere decentralt, øges.

Teknologisk fremskrift og masseproduktion af vedvarende energi vil muligvis lukke gabet mellem prisen på fossile brændstoffer og prisen på vedvarende energikilder.

Skiftet i relative priser vil gøre investeringer i alternative energikilder mere attraktive. Imidlertid vil den relativt lange levetid for transportinfrastruktur og køretøjer forsinke denne overgangsproces.

1.3. Politiske målsætninger for bæredygtig transport

Målet for den fælles transportpolitik er at etablere et bæredygtigt transportsystem, der imødekommer samfundets økonomiske, sociale og miljømæssige behov.

De mest påtrængende opgaver bliver dels at sikre en bedre integration af de forskellige transportformer som et middel til at forbedre systemets samlede effektivitet dels af fremskynde udviklingen og ibrugtagningen af ny teknik.

I meddelelsen formuleres syv brede politiske målsætninger for den fremtidige fælles transportpolitik:

1.3.1 Sikker og komfortabel transport

Forbedring af den personlige sikkerhed og reduktion ulykker og helbredsrisici må forblive en høj prioritet i transportpolitikken.

Personer med nedsat bevægelighed skal have komfortable transportløsninger til rådighed.

1.3.2 Et godt vedligeholdt og fuldt integreret netværk



Transport er en netværkindustri. Transportnetværkene består af forskellige elementer: infrastruktur (veje, jernbaner, indre vandveje, lufttrafikkontrol), knudepunkter (stationer, lufthavne, havne, fragtterminaler etc.), køretøjer og udstyr, netværk services (f.eks. service-stationer og nødhjælpstjenester) og operationelle og administrative procedurer.

Bedre udnyttelse af netværkenes kapacitet og af den relative styrke for den enkelte transportform kan bidrage betydeligt til reduktion af trængsel, emissioner og ulykker.

1.3.3 Mere miljømæssigt bæredygtig transport

Reduktion af forbruget af ikke-vedvarende ressourcer er essentielt for alle transportsystemer. Transportens uønskede miljømæssige konsekvenser kræver en yderligere indsats særligt mod støj, luftforurening og udledning af drivhusgasser. Der er allerede krav i EU-lovgivningen på mange af disse områder. Disse krav må løbende vurderes og opdateres.

Når transportsystemets fremtid tilrettelægges, bør alle aspekter af bæredygtighed tages i betragtning, for eksempel også infrastrukturens betydning for arealbeslaglæggelse og påvirkning af biodiversitet,

1.3.4 Bevare EU i front på området for transporttjenester og teknologier

Intelligente transportsystemer på vejområdet (ITS) og trafikstyringsystemer på jernbaneområdet (ERTMS) og luftfartsområdet (SESAR) kan optimere anvendelsen af netværket og forbedre sikkerheden. Køretøjsteknologi kan reducere emissioner og afhængigheden af olie samt øge komforten.

1.3.5 Beskytte og udvikle den menneskelige kapital

Transportsystemet vil undergå betydelige forandringer som følge af yderligere markedsåbning og innovation. Arbejdstagere i transportsektoren kan i nogle sektorer miste deres jobs som følge af ændrede økonomiske og energimæssige forhold. Det må sikres, at sådanne forandringer forudses og styres, således at de ændrede forhold også vil være kilden til nye jobs, og at arbejdstagerne kan deltage i processen. Det må også sikres, at arbejdsforholdene bevares eller forbedres.

1.3.6 Intelligente priser: Når markedets signaler bliver trafiksignaler

Økonomisk effektivitet forudsætter også på transportområdet, at priserne afspejler alle interne og eksterne omkostninger, som forårsages af brugerne.



Transportsystemet ville drage fordel af bedre prissignaler. På luftfartsområdet er det ikke usædvanligt med forskellige priser på billetter på en given destination hhv. kl. 6:00 og kl. 8:00 styret af passagerernes præferencer. En lignende prisforskel på vejtransportområdet hhv. inden for og uden for myldretiden er imidlertid usædvanlig. Der er således p.t. ikke noget incitament til at anvende mere støjsvage biler, sikrere transportformer eller mere miljøvenlige køretøjer.

Med en korrekt prissætning af eksternaliteter vil det være muligt at få brugerne til at træffe de rigtige valg blot ved at gå efter den billigste transportløsning.

1.3.7 Planlægning med transporthensyn: bedre tilgængelighed

Afstanden mellem borgerne og dem, der leverer ydelserne (skoler, hospitaler, indkøbscentre) har været konstant stigende. I virksomhederne har udviklingen været den samme med færre og færre centre for produktion, oplagring og distribution. Denne udvikling har medført megen "tvungen" mobilitet på grund af ringere og ringere tilgængelighed.

Når myndigheder og virksomheder træffer beslutninger om arealanvendelse og lokalisering, bør de tage hensyn til, hvilke følger deres valg får for kundernes og de ansattes transportbehov.

1.4. Politikker for bæredygtig transport

På basis af ovenstående brede målsætninger foreslås i meddelelsen en række instrumenter til at opnå de skitserede mål:

1.4.1. Infrastruktur: vedligeholdelse, udvikling og integration af modale netværk

Hvis transportsystemet skal fungere optimalt, kræves fuld integration og interoperabilitet for de enkelte dele af netværkene samt forbindelser mellem de forskellige modale netværk. Afgørende for at nå dette er knudepunkter, som binder netværkene sammen både for person- og godstransport.

En fokuseret udvidelse af infrastrukturen vil bidrage til at undgå trængsel og tidstab. Infrastrukturen må være nøje planlagt og prioriteret med henblik på at optimere transportkæderne og det overordnede transportnet. Ud over fjernelse af flaskehalse er det vigtige at etablere grønne korridorer for at reducere trængsel og forurening.

Der må udvikles fælles metoder til at vurdere infrastrukturprojekter på tværs af transportformer og lande. Opgradering af eksisterende infrastruktur er ofte den billigste måde at forbedre det samlede transportsystem.



Hvor trafikmængderne tilsiger det, bør muligheden for at etablere særskilt infrastruktur for persontransport og godstransport overvejes.

1.4.2 Finansiering: Finde ressourcer til bæredygtig transport

Transportsystemet står over for store forandringer, og de nødvendige finansieringsressourcer vil være vanskelige at finde.

Investeringer i transportinfrastruktur finansieres hovedsageligt af offentlige midler, hvilket retfærdiggøres af de samfundsøkonomiske fordele ved disse investeringer. Disse fordele bør vurderes gennem fælles metoder til vurdering af projekter, som gradvist bør harmoniseres på EU-niveau.

De totale infrastrukturomkostninger på vejtransportområdet skønnes til ca. 1,5 pct. af BNP. På grundlag af de eksisterende skøn udgør de mest almindelige eksterne omkostninger på vejtransportområdet 2,6 pct. af BNP. Disse omkostninger betales under ét af alle borgere på en måde, som ikke er relateret til eksternaliteterne, hvorfor incitaments-effekten og fordelene ved prissignaler går tabt.

Kommissionen foreslog i 2008 en gradvis strategi for internalisering af eksterne omkostninger for alle transportformer. Dette omfatter bl.a. handel med emissionskvoter på luftfartsområdet i EU fra 2012 og introduktion af internaliserede afgifter for lastbiler.

Det må forudses, at transportsektoren i stigende grad er nødt til at være selvfinansierende i relation til infrastruktur. Trængselsafgifter, som afspejler knapheden på infrastruktur, kan være en god indikation af behovet for yderligere kapacitet og kan udgøre finansieringen af udvidet infrastruktur eller alternative transportløsninger.

1.4.3 Den lovgivningsmæssige ramme: yderligere markedsåbning og konkurrence

Færdiggørelsen af Det Indre Marked med en stærk håndhævelse af konkurrencereglerne er vigtig. Dette bør også omfatte en administrativ forenkling, der sigter på at fjerne unødvendige byrder for transportvirksomhederne.

På basis af de opnåede resultater på luftfarts- og vejtransportområdet er nye regler for markedsåbning kombineret med en effektiv håndhævelse af den eksisterende lovgivning nu særlig vigtig på jernbaneområdet.

Regelsættet må udvikles yderligere i retning af harmonisering af miljøkrav, effektiv håndhævelse, ensartede regler for beskyttelse af arbejdstagere og brugerrettigheder.



1.4.4 Teknologi

Der er et tvingende behov for et teknologisk skift til køretøjer med lave eller ingen emissioner.

Der findes allerede lovende teknologier, men de politiske beslutningstagere må etablere rammebetingelserne for at få dem ud på det kommercielle marked.

Det vigtigste politiske instrument vil være fastlæggelse af standarder. Disse standarder skal sigte på interoperabelt, sikkert og brugervenligt udstyr. Dette er ikke kun vigtigt for Det Indre marked, men også for at fremme europæiske standarder internationalt.

1.4.5. Adfærd: uddanne, informere og involvere

Uddannelse og oplysningskampagner vil spille en vigtig rolle i påvirkningen af den fremtidige brugeradfærd og gøre det lettere for borgerne at træffe bæredygtige trafikvalg.

Borgerne bør have bedre information om begrundelserne for politiske beslutninger og om mulige alternativer. En bedre forståelse for de eksisterende udfordringer er en forudsætning for befolkningernes accept af løsningerne.

1.4.6 Effektiv og koordineret handling

Transportsektoren kan kun få succes, hvis de politiske beslutningstagere er i stand til at levere god planlægning, tilstrækkelig finansiering og hensigtsmæssige lovgivningsmæssige rammer til markedsoperatørerne. Dette er en udfordrende opgave, som forudsætter politisk koordination mellem forskellige organer og på forskellige niveauer.

Fordelene ved en sådan effektiv, koordineret indsats er især tydelige på to områder:

1) standarder og interoperabilitet, hvor der er behov for en koordineret indsats for at undgå forskellige systemer i medlemslandene (f.eks. opkrævning af vejvenyttelsesafgifter og ITS)

og

2) forholdene i byer, hvor beslutningerne tages af de lokale og nationale myndigheder, men hvor EU på en række områder kan pege på mulige løsninger og fremme udveksling af 'best practices'.

1.4.7 Den eksterne dimension: behovet for at Europa taler med én stemme



Transportsektoren er i stigende grad international. Den fælles transportpolitik må tage højde for dette med henblik på at sikre tættere forbindelser til nabolandene og på at kunne fremme Europas økonomiske og miljømæssige interesser i en global sammenhæng.

Det internationale transportsamarbejde sigter på at etablere de nødvendige forbindelser og akser til nabolandene og til det afrikanske kontinent.

EU's rolle er særlig vigtig på søtransportområdet og luftfartsområdet, som er globale industrier. For at bevare en fremtrædende rolle på disse markeder i fremtiden er det nødvendigt, at Europa taler med én stemme i de relevante organer, hvor regeringer, repræsentanter for industrien og regulatorer mødes på globalt niveau.

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Meddelelsen har været i høring i EU-Specialudvalget vedr. Transportspørgsmål med frist den 3. august 2009. Af høringssvarene fremgår følgende:

KL finder det positivt, at Kommissionen fokuserer på transportområdets miljøbelastning, da det er et af de vigtigste områder i forhold til at nedbringe CO₂-udslippet.

Såfremt de fastsatte klimamål skal nås, er der behov for, at Kommissionen opfordrer nationalstaterne til at investere i både driften og udviklingen af kollektiv transport.

Særligt investeringer i busdrift giver mulighed for CO₂-reduktion. I Danmark kører 2/3 af passagererne i den kollektive transport i bus. Det er busserne, der kører passagererne til toget.

Hvis ambitionen om et renere miljø skal nås, er det nødvendigt, at der er flere passagerer, der vælger den kollektive transport. Hvis den kollektive transport skal være konkurrencedygtig, er det nødvendigt at holde billetprisen nede og sikre et godt udbud af kollektiv transport.

Et andet middel til at nå målet om bæredygtige transportsystemer er mobilitetsplanlægning og en helhedsorienteret tilgang til infrastrukturinvesteringer. I Danmark forsøger kommunerne at omsætte borgernes og erhvervslivets transportbehov i lokale mobilitetsplaner under hensyntagen til byudvikling, beskæftigelse, miljø og sundhed. Men budskabet fra de lokale myndigheder er, at der mangler en overordnet mobilitetsplan, som indeholder nationale mål for den



kollektive transport og som trækker de store linjer i fremtidens infrastruktur op.

KL bakker således op om meddelelsens pointe om, at et bæredygtigt transportsystem kræver politikkoordinering mellem de forskellige myndighedsniveauer. Og der er behov for, at Kommissionen opfordrer de nationale regeringer til at udarbejde nationale mobilitetsplaner både af hensyn til de lokale myndigheder og af hensyn til det mellemstatslige niveau.

DI er enige i Kommissionens overordnede politiske linje. Transporten er af afgørende betydning for den europæiske økonomi. Transportsektoren er en forudsætning for udviklingen af det indre marked og den fri udveksling af varer og tjenester. Dermed er transporten også en væsentlig forudsætning for samhandel og økonomisk vækst.

EU's overordnede mål må være at skabe et effektivt transportsystem ved at effektivisere de enkelte transportformer og samspillet mellem dem. DI er derfor enige med Kommissionen i, at transport er en netværksindustri. Gods bliver ofte transporteret med flere forskellige transportformer og gennem transportknudepunkter som havne, lufthavne og terminaler. Tilsvarende er persontransporten et sammenhængende netværk, hvor hurtig adgang til infrastruktur er afgørende for erhvervslivets konkurrenceevne.

I forhold til målet om miljømæssig bæredygtig transport er DI enig i det overordnede mål om at reducere transportens miljøbelastning. Men det skal ske uden, at det går ud over mobiliteten i samfundet. Det er afgørende med en effektiv godstransport i EU, ligesom det er vigtigt, at der er den fornødne personmobilitet for at tiltrække arbejdskraft.

DI er som udgangspunkt skeptisk over for Kommissionens mål om intelligente priser. Kommissionen har på den baggrund tidligere foreslået en ændring af Eurovignet-direktivet, der alene gik ud på at øge afgifterne på godstransport.

Transportsektoren er meget hårdt beskattet i EU i al almindelighed, og i Danmark i særdeleshed. Som eksempel er EU's minimumsafgifter på brændstof ca. 6 gange højere end den langsigtede CO₂-kvotepris, dvs. transportsektoren betaler seks gange mere for at udlede 1 tons CO₂ end de kvoteomfattede sektorer. Omvendt er den danske registreringsafgift et eksempel på det, Kommissionen kalder upræcis beskatning, fordi vi i Danmark beskatter værdien af køretøjer frem for mere relevante parametre som fx CO₂-udledningen. Generelt mener DI, at internalisering af de eksterne omkostninger i priserne ikke nødvendigvis er den mest præcise form for regulering, og som regel kan der opnås større miljømæssige gevinster ved tekniske krav til fx Euronormer, brændstofs kvalitet mv.



I forhold til jernbanesektoren er DI enige med Kommissionen i, at det indre marked skal fuldendes. DI er derudover enige i, at delvis åbne markeder, som det er tilfældet på jernbaneområdet, indebærer en reel risiko for, at aktører, der opererer i beskyttede miljøer, subsidierer deres operationer på de liberaliserede markeder. DI opfordrer derfor regeringen til aktivt at støtte nye regler for markedsåbninger i jernbanesektoren.

Meddelelsen mangler efter DI's opfattelse en forpligtigelse til at udbrede modulvogntog i EU. Flere rapporter fra Kommissionen har vist samfundsøkonomiske og miljømæssige gevinster ved brugen af modulvogntog. DI efterlyser endvidere en harmonisering af reglerne for kørselsrestriktioner i EU, dvs. de såkaldte weekend-bans.

Tilsvarende bør en kommende hvidbog om EU's transportpolitik indeholde en liberalisering af EU's regler for cabotage. EU's miljøagentur har med deres rapport fra 31. marts 2009 påpeget, at EU's restriktioner på lastbiltransport, herunder især cabotagereglerne, er med til at øge tomkørslen i EU, og dermed er restriktionerne med til at øge vejgodstransportens miljøpåvirkning. En yderligere liberalisering vil desuden være i tråd med både Transportministeriets vejgodsstrategi og dets EU-strategi.

I forhold til transport i byerne er det vigtigt, at EU fastlægger de nødvendige rammer, så restriktioner, afgifter og miljøkrav ikke virker som en teknisk handelshindring, der helt eller delvis stiller lejlighedsvis kørsel eller udenlandsk kørsel dårligere end lokale transportere. I EU mangler desuden fælles lovgivning, der sikrer en fælles ramme for miljøzoner og gensidig anerkendelse af mærkater.

Endelig stiller DI spørgsmålstegn ved, om Kommissionen i kapitel 4.5 om den menneskelige kapital og i særdeleshed afsnit 54 går ud over dets kompetencer. Løn og arbejdsvilkår aftales som udgangspunkt mellem arbejdsmarkeds parter.

Danske Havne mener, at Kommissionens udspil til en fremtidig europæisk transportpolitik grundlæggende er et udmærket udspil til det videre forløb frem mod en ny transporthvidbog.

Overordnet set er der tale om en god beskrivelse af dagens europæiske transportsystem og dets udfordringer. Der er ingen tvivl om, at der er behov for en massiv indsats på flere områder for at imødekomme de fremtidige behov, fx på områder som infrastruktur og udledning af drivhusgasser. Det kunne dog være ønskværdigt om man ville gå væk fra tankegangen om at afkoble transport fra BNP (punkt 16). De to er nøje forbundne, og det er jo ikke mængden af transport, som er problemet, men derimod de eksternaliteter (drivhusgasser, støj, uheld, etc.), som transporten forårsager. Man burde i stedet overordnet tale om at afkoble eksternaliteterne fra transporten. Her er allerede opnået meget, og



der kan opnås endnu mere. Og det er sådan set også det, det meste af Kommissionens papir handler om.

I forbindelse med forbedringer af sikkerhed (safety) og sikring (security) i transportsektoren (kap. 4.1.), er dette naturligvis et vigtigt indsatsområde. Det er dog rigtigt, at der også er visse hensyn at tage - fx som det nævnes i punkt 42, at databeskyttelse er vigtigt i forbindelse med overvågning og kontrol. Her bør det påpeges, at en sådan beskyttelse også er central for virksomheder, fx i forhold til kommercielle oplysninger. Ligeledes er der altid øget administration og ekstra omkostninger forbundet med sikkerhed og sikring. Det bør altid vurderes om et tiltag og dets ventelige resultater står mål med de omkostninger, som man derved pålægger virksomhederne.

At tænke transportsystemet og infrastrukturen som et netværk (kap. 4.2 & 5.1), hvor forskellige modaliteter og korridorer kan aflaste hinanden, og derved skabe et mere robust system, er helt rigtigt. Dette er også en hjørnesten i dansk transportpolitik, jf. Infrastrukturkommissionens rapport fra 2008 og det grønne transportforlig fra januar 2009. Danske Havne er helt enig med EU-kommissionen i, at i forhold til netværkstankegangen, så er det afgørende at satse på knudepunkterne; havne, lufthavne, kombiterminaler, etc.

Med hensyn til infrastrukturen finder Danske Havne det dog bekymrende, at TEN-T-programmet ikke er nævnt som et politisk indsatsområde. TEN-T må siges at udgøre rygraden i europæisk infrastruktur og transport. Endvidere udsendte Kommissionen for nylig en grønbog om TEN-T-programmets fremtid. Der er store forventninger til det reviderede program fra 2013 og frem. Derfor er det betænkeligt, hvis ikke transportpolitikken og TEN-T-programmet sam-tænkes. Danske Havne opfordrer kraftigt regeringen til at tage dette punkt op med Kommissionen.

Også i forhold til 'funding' (kap. 5.2) er dette aspekt af stor betydning. TEN-T-programmet lider under budgetbegrænsninger i EU – den oprindelige plan var på 20 mia €, men den endelige ramme blev kun på 8 mia. € - og der er derfor behov for en massiv opprioritering af dette område fremover.

Det kan også undre, at der ikke i højere grad fokuseres på EU's generelle indsatsområde og arbejde med at fjerne administrative byrder. Dette arbejde er af stor vigtighed for alle brancher – også inden for transportsektoren. Det kommende, fælles europæiske søtransportområde er et eksempel herpå, og dette er heldigvis også nævnt i papiret. Men et mere overordnet fokus herpå, fx i kap 5.6 om 'governance', havde været ønskeligt.

Ny teknologi vil være afgørende for transportsektoren (kap. 5.3). Derfor er det vigtigt, at transport indtænkes i de forskellige forskningsprogrammer. Standardisering er også et vigtigt arbejde (punkt 78), men må ske med inddragelse af



de relevante brancher. Forsøget på at indføre EILU (European Intermodal Loading Unit) gennem lovgivning slog heldigvis fejl og bør ikke gentages.

I en verden, som bliver stadig mere forbundet, bliver EU's eksterne forbindelser naturligvis også stadig vigtigere (kap 5.7). Hvor transportpolitikken tidligere fokuserede på at skabe et indre marked, er der nu også et fokus på verden uden for EU. Dette er et vigtigt aspekt - naturligvis også for havnene, fordi det understreger den centrale position, de vil få, i fremtidens europæiske transportpolitik.

Dansk Erhverv, Danske Speditører og Dansk Transport og Logistik oplyser i et fælles høringssvar, at de er positivt stemt over for Kommissionens meddelelse om fremtidens transport. Meddelelsen lægger op til en bred debat om de udfordringer, som fremtidens transport står overfor. Det er blandt andet de trafikale og transportmæssige konsekvenser af høje vækstrater, trængsel, energieffektivitet, miljø, forurening og teknologisk udvikling. De ting bør og skal behandles i den hvidbog, som Kommissionen vil udsende i 2010.

DTL, DASP og Dansk Erhverv finder det konstruktivt, at Kommissionen tager udgangspunkt i de faktorer, der determinerer efterspørgslen efter transport, også i fremtiden. Derved sikres en bedre forståelse af hvilke faktorer, der påvirker mængden af transport i samfundet, og hvorledes man bedre kan påvirke denne efterspørgsel.

Til gengæld bevæger man sig også uden for transportpolitikken traditionelle domæne. Det betyder, at transport skal tænkes ind i andre politikker. Det er derfor vigtigt at konsekvensen for transport af beslutninger truffet inden for andre politikområder bliver vurderet, således man kan få et fuldt overblik over, hvad der bestemmer efterspørgslen efter transport.

Ligeledes er det positivt, at Kommissionen tager de fremskridt i betragtning, der allerede er sket inden for f.eks. færdselssikkerhed og forurening og effektivisering. Det hilses også særligt velkommen, at Kommissionen i meddelelsen gør det klart, hvilken afgørende betydning transport har for EU's økonomi og for fortsat vækst og beskæftigelse i Europa. Særligt hilses det velkommen, at Kommissionen i paragraf 16 peger på, at transportbehov afgøres af meget andet end kapacitet og udbud i transportsektoren. Kommissionen skriver, at væksten i transport er knyttet til beslutninger truffet af andre økonomiske aktører dvs. produktionssteder og aktører i forsyningskæder, og under hensyn til tidsfrister, genbrug mv. Kommissionen anerkender, at dette har medført et fald i omkostninger og muligvis et fald i emissioner fra andre sektorer, men med den konsekvens at emissioner i transportsektoren givetvis er steget. Det er derfor vigtigt, at der er en klar forståelse af, at der er en evident sammenhæng mellem væksten i samfundet og væksten i transport. Det er i den sammenhæng vigtigt at vurdere betydningen af mere effektive transport- og forsyningskæder.



Parterne bag høringssvaret ønsker at fremhæve følgende områder, som afgørende for at Kommissionens kommende Hvidbog kan perspektivere transporten realistisk.

Et velfungerende logistiksystem med dertilhørende infrastruktur skal være hovedmålet i EU's kommende transportpolitik. Der er ingen tvivl om, at der er behov for nye investeringer i transportkorridorernes, uanset hvilken transportform der er tale om, og i strategiske knudepunkter hvor korridorer krydser hinanden eller hvor transportform skiftes. Men der er tale om mere langsigtede løsninger, særligt hvad angår det europæiske jernbanenet, der er blevet forsømt i EU de seneste årtier. På kortere sigt er der behov for hurtige løsninger, som kan sikre, at infrastrukturkapaciteten udnyttes maksimalt i Europa. Det betyder, at der skal fokuseres på trængselsproblemer og eksisterende flaskehalse og flaskehalse, der potentielt kan opstå.

Udvikling og brug af Intelligente Trafiksystemer i Europa vil kunne bidrage til dette fremskridt. Samtidig kan brugen af ITS forbedre trafiksikkerheden i Europa, mindske de miljømæssige konsekvenser af trafik gennem reduktion af trængsel på de europæiske veje. ITS skal fortsat sikres en høj prioritet for EU i de kommende år. Konkret bør Kommissionen arbejde for flere investeringer i anvendelse af eksisterende ITS løsninger i Europa frem for at vente på yderligere forskning og udvikling indenfor ITS området. Også anvendelse af TEN-midler til dette formål – udover midler til etablering af Galileo - bør overvejes, på linje med de TEN-midler, der er blevet anvendt på ERTMS til jernbanetrafikken.

I planlægningen af især infrastrukturinvesteringer er det meget vigtigt at føre en bevidst politik vedrørende prioriteringen af godstransport i forhold til persontransport. Hidtil har der været vanskeligheder med at sikre godstransporten den nødvendige prioritet for at kunne sikre ikke mindst effektive intermodale transportere. Desto mere positivt er det, at Kommissionen i paragraf 67 lægger tydelig vægt på etableringen af dedikeret infrastruktur til både person- og godstransport.

Det er i det hele taget vigtigt med en langsigtet planlægning af infrastrukturen, og her vil parterne bag høringssvaret gerne kvittere for den positive udvikling, som vi har set i Danmark på det seneste med Infrastrukturkommissionens arbejde og opfølgningen med regeringens infrastrukturfond og en trafikaftale med videre perspektiver end tidligere set.

Væsentligt for opnåelse af en forbedret kapacitetsudnyttelse er også tilpasning af reglerne for vægt og dimensioner for lastbiler. Introduktionen af modulvogn-tog i flere lande og i international transport samt andre justeringer i reglerne for vægt og dimensioner er tiltag, som kan have en hurtig positiv effekt for mobilitet, miljø og energieffektivitet og dermed også for den europæiske økonomi.



Udbredelsen af modulvogn tog i flere lande, deriblandt i Danmark, skal anerkendes af Kommissionen og medlemslandene, som et reelt forsøg på at finde en praktisk løsning på et praktisk problem i givne omstændigheder. Modulvogn tog vil styrke udviklingen af terminalbaseret transport- og logistiksystemer, da modulvogn togskonceptet er praktisk anvendeligt, når gods skal transporteres til og fra intermodale terminaler i Europa. Efter vores opfattelse skal Kommissionen gøre mere for at fremhæve, at eksisterende vægt og dimensioner pålægger medlemslandene i Europa en begrænsning i optimeringen af anvendelse af den eksisterende infrastruktur. Det er påvist, at modulvogn tog vil forbedre kapaciteten på vejene og samtidig forbedre miljøet. Derfor skal Kommissionen tage disse muligheder i betragtning i den fremtidig fælles transportpolitik. Det bør desuden være et udtrykt mål at fremme optimeringen af alle transportformer, der alt andet lige, giver et positivt miljø- og samfundsøkonomisk afkast til det europæiske samfund.

I forhold til infrastrukturen er der et fortsat øget behov for at sikkerheden for chauffører og gods fremmes, f.eks. gennem flere rastepladser herunder sikre rastepladser. Rastepladserne spiller også en afgørende rolle for overholdelse af reguleringerne af transporterhvervet herunder arbejdstidsregler og køre- og hviletidsregler.

Parterne bag høringssvaret hilser velkommen, at Kommissionen i paragraf 46 omtaler udviklingen af havne og andre intermodale terminaler som nøglen til at et intelligent og integreret logistiksystem i EU kan blive en realitet. Disse logistiske knudepunkter skal indtænkes aktivt og prioriteres, når infrastrukturforbedringer udføres i fremtiden. Deres funktion er uundværlig i logistiksystemet i lighed med persontransportens jernbanestationer og busholdepladser.

Kommissionen har fremsat en pakke i 2008 om Grøn Transport. Pakken indeholdte bl.a. tiltag for vejafgifter og for støj fra tog. Høringsparterne er ikke overbevist om, at tiltagene reelt vil fremme grøn transport og bidrage til en samfundsøkonomisk velfungerende transportsektor.

Hvis EU vil internalisere de eksterne omkostninger ved landevejstransport, så er det af afgørende betydning, at omkostningerne prissættes realistisk og kan henføres efter universelle principper direkte til den enkelte forurener, og at der samtidig er et alternativ til vejtransport. På nuværende tidspunkt er der ofte ikke reelle alternativer til vejtransport, da kapaciteten på jernbanestrækningerne i EU er udnyttet fuldt ud, ikke mindst af passagertrafikken. Dermed er der en reel risiko for, at yderligere afgifter på vejtransport, blot vil gøre vejtransport dyrere, hvilket i sidste ende kan have en negativ effekt på beskæftigelsen og den regionale udvikling, og vil ikke mindst svække EU's konkurrenceevne globalt. Samtidig er der ingen garanti for, at man vil opnå de miljømæssige forbedringer, men tvinger virksomhederne til at anvende ressourcerne på at betale de nye afgifter, snarere end at investere i renere teknologi.



Adfærdsregulerende tiltag, som f.eks. kørselsafgifter, bør målrettes personbiler. Det vil formodentlig kun have ringe effekt at indføre afgifter på erhvervskørsel, da erhvervskørsel, grundet manglende alternativer, under alle omstændigheder skal foretages.

Imidlertid vil kørselsafgifter på privatbilismen have en større effekt. For det første er det næsten udelukkende personbilerne, der skaber trængslen. For det andet findes der, eller kan der skabes - reelle alternativer til at benytte privatbilen i form af kollektiv trafik eller cykel.

Der bør i høj grad sættes på fremme af teknologi, der kan øge den økonomiske, trafikale og miljømæssige effektivitet i transportsystemet, herunder i infrastrukturen og transportmidlerne og ikke mindst i den nødvendige energiforsyning. Det betyder f.eks., at EU bør fortsætte den meget succesrige regulering af emissionsstandarder (Euro-normerne). Det er under alle omstændigheder meget vigtigt, at EU bidrager – og allerhelst i en global koordinering, både af hensyn til en effektiv udvikling, produktion og anvendelse af de nye teknologier.

I forbindelse med introduktion af nye teknologier eller andre initiativer, der påvirker transporterhvervets investeringer, er det meget vigtigt, at der skabes en høj grad af forudsigelighed og mulighed for løbende tilpasning af investeringerne i f.eks. transportmidler.

Kommissionen omtaler i paragraf 22 mangel på arbejdskraft og kompetencer og den afledte risiko for øgede transportomkostninger for samfundet. Vi er helt enige i, at det er en særskilt udfordring for transporterhvervet at sikre en fortsat tilgængelighed af arbejdskraft og en arbejdskraft med de nødvendige kompetencer og kvalifikationer. Derfor vil det være afgørende at gøre transporterhvervet attraktivt for arbejdskraften at søge beskæftigelse i. Det er i forhold til reguleringen af transporterhvervet særskilt vigtigt, at reglerne reelt opfylder de politiske mål om f.eks. øget trafiksikkerhed, og at de ikke bliver til en unødvendig byrde og belastning, der i realiteten kan betyde, at arbejdskraften søger væk fra transporterhvervet.

I Danmark kan henvises til Analyserapport om vejtransportbranchen og den efterfølgende Vejgodsstrategi, hvor netop erhvervets udfordringer med arbejdskraft er vel belyst, og hvor løsningsforslag er præsenteret. Et af forslagene, nemlig en bedre integration af nydanskere er ved at blive udmøntet i et større projekt i et samarbejde mellem DTL og Nydanskerforeningen.

Mobilitet i byer er blevet et vigtigt emne i EU de senere år. Myndigheder i byer og regioner erkender de stigende udfordringer, som de står overfor, uden at kende løsningerne. I den situation er det afgørende for blandt andet den fortsatte sammenhæng af det Indre Marked og for at effektivisere indsatsen for en mere bæredygtig og mere effektiv transport og logistik i EU, at EU spiller en aktiv rolle i at finde de rette instrumenter for at tackle disse udfordringer. De ud-



fordringer, som byerne står overfor, hvad angår mobilitet, kan kun blive adresseret på en integreret måde, ved at der tages hensyn til alle typer af transport og alle typer af transportefterspørgsel. Transport af gods i byer er alt fra transport af byggematerialer, kraner, transport af madvarer til butikkerne og til transport af affald væk fra byen. Alle disse operationer er nødvendige aktiviteter, der sikrer, at de europæiske byer kan holde sig i gang. Det er vigtigt, at godstransport får samme opmærksomhed som passagertransport, når det drejer sig om mobilitet i byer. Vi fastholder, at Kommissionen bør lancere en handlingsplan for mobilitet i byer snarest og hilser velkomment, at handlingsplanen er planlagt fremlagt i løbet af september 2009. Vi mener ikke, at der er belæg for at påstå, at EU dermed overskrider sine beføjelser ved ikke at overholde nærhedsprincippet. EU's bidrag skal være at udvikle fælles løsninger og alternative løsninger, der vil tilgodese alle interesser i EU.

I meddelelsen om fremtidens transport er det nævnt, at der skal skabes et bæredygtigt transportsystem, som kan imødekomme samfundets sociale og miljømæssige behov. Endvidere nævnes det, at der skal ske en bedre integration mellem de forskellige transportformer og en bedre anvendelse af de enkelte transportformer relative styrker (paragraf 45). Efter vores opfattelse er dette meget vigtigt, da intermodalitet er en praktisk løsning på et praktisk problem – særligt hvad angår væksten i transporten til og fra EU. Intermodalitet kræver dog optimal effektivitet i alle transportformer og et integreret transportsystem. Øvelsen er derfor at optimere alle transportformer og ikke have et modalskift til fordel for bane eller søtransport som et decideret mål.

Det er vores opfattelse, at en fremtidig transportpolitik kun vil være mere operationel og realistisk, hvis den er baseret på at alle parter anerkender vejtransport som en integreret og nødvendig del af logistiksystemet – herunder i intermodale transportkæder, hvor fly, tog eller skib i øvrigt står for hovedtransporten – med dens eget behov for yderligere udvikling og effektivitetsforbedring. Kommissionens meddelelse er et rigtigt skridt i retning af at betragte transportsystemet som en kompleks og integreret helhed.

Kapitel 5 om hvilke politikker, der er nødvendige, udmærker sig ved at tage et bredt syn på hvilke forhold, der påvirker transport fra udvikling af standarder til anvendelse af statsstøtteregler. Vi er grundlæggende enige i disse betragtninger, men skal tilføje, at det er vigtigt at fastholde fokus på at videreudvikle det fælles Indre Marked for transport, og ikke tillade udviklingen af et klude-tæppe af 27 nationale markeder med forskellige krav, forskelle i implementeringen af lovgivning, forskelle i overvågningen og kontrollen og ikke mindst forskelle i, hvorledes overtrædelser sanktioneres. Vi skal pege på, at et frit indre transportmarked med lige konkurrencevilkår er forudsætningen for et effektivt og integreret logistiksystem.

En yderligere forudsætning for en effektiv transportpolitik er et klart og omfattende datagrundlag for at træffe politiske beslutninger. Der er behov for mere



viden om, hvordan transport effektiviseres yderligere, transportkæder optimeres og integreres til at forme en velfungerende enhed. Historisk har man betragtet transport, som en flytning af enten gods eller personer fra A til B. I dag har dette ændret sig markant til at indbefatte en større forståelse for de enkelte transportformer og transportkæder. For at være rustet til fremtiden, er det vigtigt med sammenhængende analyser, så vi får en større forståelse for – og opnår en bedre udnyttelse af – værdien af intermodale transportter. Derfor er det nødvendigt med en prioriteret forskningsindsats i samarbejde med transport- og logistiksektoren for ikke alene at forbedre og udbygge data- og statistikgrundlaget for transport i EU, men også at udvikle transportøkonomiske modeller der kan udvide vores forståelse af forskellige variabelers indvirkning på logistiksystemet og samfundet som helhed. EU bør derfor etablere et organ med ansvar for analyser og forskning i transportsektoren.

En effektiv politik for fremtidens transport skal også tage disse forhold i betragtning, hvis der skal opnås resultater til gavn for hele EU's transport og logistik erhverv.

International Transport Danmark (ITD) har følgende bemærkninger: ITD lægger stor vægt på, at Transportministeriet i den forbindelse baserer sin indsats på ministeriets egne målsætninger fra Godsredegørelsen om, at planer og handlinger skal gennemsyres af en positiv tilgang til lastbiltransportens betydning for økonomisk vækst i samfundet og for hver dag at sikre borgerne et bredt udbud af varer i butikkerne, som der står.

EU-Kommissionens nye debatoplæg om en bæredygtig fremtid for transporten bærer desværre præg af den "gamle" tilgang med fokus på tvungen overflytning fra vej til de såkaldte miljøvenlige transportformer, fremfor en anerkendelse af alle transportformers rolle i et effektivt og bæredygtigt transportsystem - en anerkendelse og et stilskifte i den europæiske transportpolitik, som EU-Kommissionen ellers selv lagde op til med midtvejsevalueringen af den nuværende hvidbog fra 2001.

Overordnet er det helt afgørende, at transporten gøres til en aktiv del af EU's vækst- og beskæftigelsesstrategi - hvilket Danmark bør fremføre i forbindelse med den kommende genforhandling af Lissabon-strategien.

Mobiliteten for godsudvekslingen i Europa - og til/fra Europa - er grundlaget for at komme ud af den aktuelle krise og for at komme tilbage på vækstsporet. Lastbilen er produktionsapparatet, der skal gøre jobbet - naturligvis, når det er relevant, i tæt samspil med søfarten og jernbanerne - men det er lastbilen, der skal sikre, at varerne kommer helt ud til den endelige forbruger uden at varerne undervejs forringes mht. kvalitet, holdbarhed, sikkerhed og service.



Derfor er det nødvendigt med fuld fokus på at tilvejebringe ensartede og udviklingsorienterede rammevilkår for lastbiltransporten, der - frem for at begrænse - understøtter innovation og entrepreneurship.

Det er udmærket at søge yderligere liberaliseringer af jernbanerne og at fremme søfarten og samspillet mellem transportformerne, men hverken jernbanerne eller søfarten kan levere, så længe lastbilerne begrænses af utilstrækkelig infrastruktur, af u hensigtsmæssige forbud og tekniske begrænsninger samt af fælles EU-regler, der ofte er så uklare, ugennemskelige og usammenhængende, at de fortolkes og håndhæves forskelligt fra land til land og fra myndighed til myndighed.

Det er for ITD afgørende, at EU's indre marked bringes til at fungere 100% - også for godstransporten. Desværre er det de senere år gået den modsatte vej - specielt for lastbiltransporten. Den generelle negative tilgang til lastbiltransporten har "legitimeret" nationale og lokale særordninger og begrænsninger, der virker protektionistiske og ødelæggende - både for mobiliteten (og dermed for væksten, beskæftigelsen og velfærden) og for miljøet og sikkerheden.

I debatoplægget fremhæves miljøet som det område, hvor behovet for yderligere EU-tiltag (transportpolitisk) er størst, og der udspecificeres en række hovedopgaver i mere operationelle mål. ITD anerkender de miljømæssige udfordringer, men påpeger løsninger af de stigende trængsels- og mobilitetsproblemer som værende helt afgørende for den fremtidige vækst og beskæftigelse i Europa - og dermed, som nævnt, også som grundlaget for bæredygtige løsninger af de miljø- og klimamæssige udfordringer.

Før transporterhvervet er det derfor helt afgørende;

1) at sikre det indre marked, også på vejgodstransportområdet, med fælles, klare/gennemskelige og sammenhængende regler, der fortolkes og håndhæves ens - herunder at bekæmpe den tiltagende protektionisme,

2) at håndtere de stigende fremkommelighedsproblemer på vejene ved at udbygge infrastrukturen i de vigtige godskorridorer (infrastrukturplaner bør ikke kun handle om persontransport), og ved at udnytte veje, køretøjer og systemer bedre ved primært at slække på de regler, der begrænser mulighederne for at udnytte biler og chauffører optimalt. Der er f.eks. behov for højere totalvægte, udbredelse af modulvogntog, begrænsning af kørselsforbud, fleksible muligheder for by- og lokaldistribution om natten, mere fleksible køre- og hviletidsregler, anerkendelse af fælles synskrav, fjernelse af cabotagebegrænsninger, mv., og ved i endnu højere grad at understøtte den vilje til innovation og entrepreneurship, som traditionelt har kendetegnet lastbiltransporterhvervet (fx understøtte de forskellige private udviklingstiltag rundt omkring i Europa mht. natdistribution i by-områder).



3) at fokusere på forskning og innovation i sammenhængende godssystemer - både teknologier og systemer/organisering. Udviklingspotentialerne er i høj grad begrænset af eksisterende regler og vilkår (som nævnt under 2)).

Generelt bør formuleringen af den fremtidige fælles transportpolitik således tage udgangspunkt i effektive godstransporttydelser som nødvendige og uundværlige for fremtidig velfærd og velstand i EU. Europæisk erhvervsliv, dvs. transportørernes kunder, baserer i høj grad deres løbende strategiske udviklinger på, at lastbilerne kan distribuere deres varer hurtigt, sikkert, miljørigtigt – ofte i et tæt samarbejde med søfarten og jernbanerne. ITD opfordrer derfor til, at der i større omfang end hidtil tages udgangspunkt i behov og tendenser på efterspørgselssiden.

Trafikselskaberne udtaler, at deres bemærkninger tager udgangspunkt i de tanker og idéer, der præsenteres i henholdsvis trafikforliget, "En grøn transportpolitik", fra 29. januar 2009, i "Visioner for den regionale og lokale kollektive trafik", som vi har skrevet i samarbejde med KL og Danske Regioner samt i Bus & Tog-produktionen "Fremtidens rejser – De gode rejseoplevelser i centrum".

I denne sammenhæng peger Trafikselskaberne på to områder, hvor en fælles europæisk transportpolitik vil kunne bidrage til en positiv udvikling:

- 1) Miljøkrav til køretøjer og brændstof
- 2) Udvikling af ITS (intelligente transportsystemer).

Ad 1) Fælles krav til motorer og brændstof på tværs af landegrænser vil understøtte en miljørigtig udvikling inden for den kollektive trafik og dermed dennes bidrag til transportpolitikken generelt.

Ad 2) Fælles europæiske forskningsprojekter med fokus på teknologisk udvikling og standardisering vil kunne udbrede anvendelsen af ITS. Dette vil være et værdifuldt middel til at opnå de fælles mål, som der kan konstateres for både europæisk og dansk transportpolitik.

Danmarks Rederiforening finder, at det er vigtigt, at regulering af søtransporter og multimodale transporter med et søled alene sker på et internationalt grundlag, jfr UNCITRAL-konventionen (Rotterdam-reglerne), således at der ikke bliver tale om selvstændig/regional EU-regulering af områder, der falder under UNCITRAL-konventionen. Beklageligvis kan bemærkningerne i meddelelsens § 69 læses anderledes. Det er også vigtigt at transportdokumenternes udformning – med respekt af konventionskrav – forbliver et privat anliggende. Forslag om at udarbejde et fælles standarddokument bør afvises klart fra dansk side. Bemærkningen i meddelelsens § 69 om at transportdokumenterne skal være "multi-modal" er ganske uklar, da der naturligvis fortsat skal kunne opereres på grundlag af unimodale dokumenter.



DSB har udtalt følgende:

Generelt

Ved første øjekast er det svært at være uenig med Europa-Kommissionens fremlæggelse af forventningerne til transportsektorens opnåelse af bæredygtighed, sammenhæng, sikkerhed, høj kvalitet, forbedrede passagerrettigheder, tilgængelighed osv.

Det er dog DSB's opfattelse, at der ikke samtidig er foretaget en tydelig prioritering i Europa-Kommissionens udmelding. Hvis Kommissionen f.eks. vil prioritere miljøhensyn, forudsætter det også en vilje til at gennemføre denne politik og sætte den på dagsordenen. Prioriteres marked og konkurrence kan det koste i f.eks. kapacitetsmæssig ineffektivitet. Hvorfor ikke melde klart ud med en prioritering af miljøet.

Miljø

Transportsektoren som helhed er ansvarlig for mere end 20% af den samlede udledning af drivhusgasser (herunder CO₂) i Europa. Samtidig er transportsektoren den eneste større økonomiske sektor i EU, der ikke har nedbragt sin drivhusgasudledning, som tværtimod er fortsat voksende.

Sammenholdt med EU's besluttede mål om mindst 20% reduktion i 2020 af den totale udledning i EU og endnu kraftigere formindskelser på længere sigt, står transportsektoren over for en særdeles vanskelig opgave, der kræver hurtig og målrettet aktion på mange fronter.

Kommissionens meddelelse af 17. juni 2009 om udviklingen af den europæiske transportpolitik forekommer - på trods af sin sproglige velvilje - ikke fuldt ud at gengive alvoren i og nødvendigheden af at løse denne opgave.

Fokuseringen på den samlede transportsektors udledning er misvisende i forhold til, at jernbanesektoren for det første allerede i dag forholdsmæssigt kan fremvise de laveste emissioner pr transporteret mængde og råder over teknologier, der fra den ene dag til den anden kan fjerne emissioner helt ved anvendelse af grøn el som traktionsmiddel.

Der er selvfølgelig en balance heri, men jernbanen er i langt højere grad en del af løsningen på transportsektorens miljøproblemer end den er en del af problemet. En konsekvent satsning på jernbanetransport, selvfølgelig med vægtning på de områder, hvor der opnås den bedste effekt burde derfor have en langt mere fremtrædende plads i meddelelsen.

Det indebærer, at det også tydeligt bør præciseres, at det er nødvendigt i langt højere grad at lede de investeringsmidler, der er til rådighed for transportsektoren, over i jernbanesektoren, således at der bliver rum for at skabe såvel den nødvendige kapacitet, som attraktivitet og kvalitet i jernbaneudbuddet.



Jernbanen kan i langt højere grad fremstå for brugerne som et reelt alternativ og naturligt valg i forhold til andre transportformer, hvis der foretages de nødvendige investeringer i kapacitet og kvalitet. En intensiv satsning på jernbanen ville være en del af løsningen.

Eksempelvis fortsætter Kommissionen med at pege på en bedre integration mellem de forskellige transportformer som den primære umiddelbare målsætning sammen med udvikling og anvendelse af innovative teknologier (pkt. 38). Disse udmærkede tiltag må imidlertid kombineres med en række andre initiativer og tiltag, hvis der skal opnås reel mulighed for at nå målet om en kraftig formindskelse af drivhusgasudledningen. Herunder bliver fortsat styrkelse af kollektiv trafik samt omlægning til mindre miljøskadelige transportformer væsentlige elementer.

Der lader i Europa-Kommissionens meddelelse til at være meget fokus på høj kvalitet samtidig med, at man fremhæver fly som en positiv udvikling. Men effektive højhastighedsbaner har gang på gang vist sig konkurrencedygtige over for ikke mindst fly, både kommercielt og energimæssigt, og der er derfor al mulig grund til at satse også investeringsmæssigt på jernbanen for at fremme omlægning til mere miljørigtige og attraktive transportformer.

En rejse med tog giver i øvrigt tre gange mindre udledning af CO₂ pr. personkilometer end den tilsvarende rejse foretaget med bil eller fly. Allerede denne forudsætning burde gøre toget til et mere naturligt valg, men forudsætter også samtidig ansvarstagen fra jernbanesektorens side ved selv at sørge for at gøre togtransporten til stadighed mere miljøvenlig. For således at kunne foretage en langsigtet prioritering af eksempelvis miljøkrav på jernbaneområdet er der dog også behov for langsigtede udmeldinger.

Baggrunden herfor er blandt andet, at ibrugtagning af rullende materiel kan være lang tid undervejs fra udbud og konstruktion, over produktion til ibrugtagning. Miljøkrav udstedt på tidspunktet for udbuddet kan derfor allerede risikere at være forældet for tidspunktet af ibrugtagningen (ad 48.)

Omkostninger

Meddelelsen gentager og bekræfter efter DSB's opfattelse Kommissionens overordnede politik om, at transportpriserne skal sende de rigtige signaler til brugerne og reflektere alle omkostninger - interne såvel som eksterne (pkt. 55, 74). Det er imidlertid skuffende, at der har været så få fremskridt på dette område. Eksempelvis er Kommissionens forslag fra 2008 til revision af Eurovignette-direktivet - som i sig selv ikke kan betegnes som særligt ambitiøst - stadig til førstebehandling i Rådet.

På nuværende tidspunkt er brugerne af transporten eksempelvis ofte, ikke i stand til selv at finde frem til den transportform, blandt flere, der er den økonomisk eller miljømæssigt mest hensigtsmæssige, sml. pkt. 56.



Betalingsprofilen er pt. så forskellig for de enkelte transportformer, at der skal ændres herpå, for at skabe det af Kommissionen tilstræbte "level playingfield", ellers vil det ikke give kollektive trafikformer en chance, se også pkt. 8 hertil. Det er eksempelvis svært at se internalisering af alle omkostninger sammen med en situation, hvor alle transportmidler finansierer sig selv.

Afledt heraf er det i øvrigt ikke evident hvorfor Europa-Kommissionen i pkt. 75 melder ud, at transportformerne i fremtiden bør blive mere og mere selvfinansierede, når der samtidig argumenteres for transport og mobilitet som en form for samfundsgode.

Det er samtidig svært at se øget R&D og øget finansiering af R&D i lyset af ovenstående, set i relation til Europa-Kommissionens udsagn om åbne standarder og lige adgang for alle til anvendelsen af ny teknologi, med mindre der er tale om en offentlig finansiering. Baggrunden er, at transportsektorens virksomheder mere og mere agerer i markeder præget af stærk konkurrence, der kræver virksomhedernes sikring af særegne idéer, koncepter og teknologier, for at sikre deres placering i markedet.

Tilgængelighed

Europa-Kommissionen lader jf. pkt. 43 til at prioritere tilgængelighed, dog uden klart at prioritere transportsystemet samlet set og dermed sikre dækning af behovet for at der skal foreligge en "mulighed for transport", frem for at fokusere på den enkelte transportform.

Planlægning

I anbefalingernes 5.6 (pkt. 87 ff) forglemmes efter DSB's opfattelse helt planlægningsredskabet. Det er et stærkt redskab til at prioritere stationsplaner etc. mhp. øget markedsandel for togtrafik. En hensigtsmæssig prioritering og udnyttelse af dette redskab ville blandt andet kunne bidrage til, at der vil kunne foretages en effektiv og koordineret tilgang til transportsektoren.

Konklusion

Det er DSB's opfattelse, at Europa-Kommissionens meddelelse uden tvivl er ambitiøs, dog uden i tilstrækkelig grad at være konkret og konsekvent. Der bør foretages yderligere prioritering af hvorvidt Europa-Kommissionens fremtidige transportpolitik skal have fokus på eksempelvis miljø, økonomi og/eller teknologi.

En sådan afklaring vil samtidig styrke den europæiske transportsektor til at tage udfordringerne op udefra, som Europa-Kommissionen afsluttende beskriver i blandt andet pkt. 90.



4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Ikke relevant.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark hilser Kommissionens meddelelse velkommen, idet det er vigtigt at foretage en samlet vurdering af de elementer, som skal indgå i den fremtidige transportpolitik i EU.

Danmark noterer med tilfredshed, at nøglepunkter i Kommissionens meddelelse er en effektiv infrastruktur, reduktion af transportsektorens påvirkning af miljø og klima og udnyttelse af den teknologiske udvikling. En indbyrdes afstemning af bl.a. disse elementer er en forudsætning for et samlet, effektivt og bæredygtigt transportsystem i EU.

For så vidt angår søtransportområdet mangler meddelelsen dog en gengivelse af de grundlæggende hovedsynspunkter, der fremgår af Kommissionens meddelelse om en maritim transportpolitik 2018, herunder bl.a. behovet for, at regulering baseres på internationale standarder, sikring af konkurrenceevnen, de nødvendige kompetencer og markedsadgang for søtransportydelse uden for Europa.

Fra dansk side er man grundlæggende enig i, at transport er en netværksindustri bestående af et stort antal elementer, og at de enkelte transportformers relative styrker må udnyttes fuldt ud med henblik på at sikre et samlet, effektivt transportsystem samtidig med at trængsel, miljø- og klimabelastning og ulykker reduceres.

Det er afgørende, at EU's fremtidige transportpolitik bidrager til at skabe et grønt transportsystem, som på samme tid sikrer mobilitet og reducerer luftforurening, støj, CO₂-udslip og andre negative påvirkninger fra transport. Disse negative påvirkninger må reduceres på en sådan måde, at den økonomiske udvikling ikke begrænses. I mange tilfælde vil en mere effektiv udnyttelse af kapaciteten på tværs af alle transportformer samtidigt forbedre mobiliteten, reducere miljøbelastningen og styrke den økonomiske udvikling.

Danmark deler bekymringen over, at transportens CO₂-udslip fortsætter med at stige. Det er godt, at Kommissionens meddelelse fokuserer på, at transporten skal spille en væsentlig rolle for opfyldelsen af EU's mål om at drivhusgasemissionerne skal ned med 20 % i 2020 i forhold til 1990. Målene for reduktion af



CO₂ må forventes yderligere at blive skærpet i de kommende år. Transportaftalen af 29. januar 2009 mellem et bredt flertal af Folketingets partier vurderes således at vende udviklingen for transporten og sikre en lavere CO₂-udledning på trods af fortsat vækst i trafikken.

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

Initiativer, som bidrager til at sikre et fremtidigt bæredygtigt transportsystem må fremmes, herunder initiativer, der begrænser luftforureningen og støjen i byer og CO₂-emissioner. Det er Danmarks holdning, at det kan overvejes, om andre sektorer end luftfartssektoren, herunder evt. landtransport, bør omfattes af ordningen for handel med kvoter for drivhusgas-emissioner i Fællesskabet (kvotedirektivet). Der vil dog være behov for nærmere at analysere de administrative, statsfinansielle og konkurrencemæssige konsekvenser, før der tages endeligt stilling hertil. Miljøstøtte og åbne standarder er også relevante instrumenter. For så vidt angår CO₂-emissioner fra den internationale skibsfart, er det Danmarks holdning, at der på COP15 til december fastsættes et globalt reduktionsmål, og at der i FN's søfartsorganisation (IMO) udvikles og vedtages globale, bindende og flagneutrale instrumenter for regulering af den internationale skibsfarts CO₂-emissioner.

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

En kollektiv transport af høj kvalitet er nødvendig for at få rejsende til at skifte fra personbil til kollektiv transport som ét instrument blandt andre til at reducere trængsel på vejene, miljøbelastningen og CO₂-udledningen fra biler. Danmark kan anbefale, at politiske mål om den kollektive trafiks kapacitet og kvalitet får høj prioritet. I Danmark er det målet, at den kollektive transport og cyklerne skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

Danmark er enig i, at god planlægning kan sikre bedre tilgængelighed og dermed reducere den "tvungne" mobilitet, som følge af koncentration af servicefunktioner og byspredning, der giver længere afstande mellem transportmål. Danmark har i en årrække planlagt efter at lokalisere boliger og erhverv stationsnært i hovedstadsregionen, hvilket gør det mere attraktivt og nemt at bruge den kollektive trafik og cyklen, reducere trængsel på vejene og øge den økonomiske rentabilitet af investeringer i kollektiv transport.

Danmark er enig i, at der er behov for at fremskynde teknologiske forbedringer, der sigter på overgang til en transportsektor med et reduceret forbrug af fossile



brændstoffer. I lyset af det store antal igangværende aktiviteter og initiativer i EU – særligt hvad angår el-køretøjer – er det Danmarks opfattelse, at opbygningen af viden gennem forskning og udvikling, best practice etc. , bør ledsages af initiativer vedr. vidensdeling på EU-niveau. Endvidere bør man på EU niveau arbejde for vedtagelsen af standarder der knytter sig til nye køretøjsteknologier med alternative drivmidler som f.eks. elbiler. Navnlig med elbiler vil der være et behov for at arbejde med standarder omkring ladning, herunder intelligent ladning af elbiler.

Det er endvidere Danmarks holdning, at anvendelsen af grøn road pricing skal fremmes. Road pricing bør anvendes med henblik på at reducere trængslen på vejene, til at fremme brugen af miljøvenlige køretøjer og til at overflytte rejser fra bil til kollektiv transport i de tilfælde, hvor der er attraktive kollektive trafiktilbud til rådighed for trafikforbrugerne. Den opkrævede betaling fra vejbrugere bør afspejle omkostningerne for samfundet, herunder trængsel og miljøbelastning forårsaget af alle vejbrugere.

Endvidere bør udvikling og anvendelse af intelligente transportsystemer spille en væsentlig rolle inden for alle transportformer i den fremtidige transportpolitik.

Der bør i særlig grad 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 de forskellige transportformer (havne og terminaler).

Inden for rammerne af det samlede transportsystem må der ske en udvikling og optimering af de enkelte transportformer, herunder vejtransport, som vil fortsætte med at være den dominerende transportform for godstransport på korte afstande. Det er derfor vigtigt at lastbiler er så effektive, sikre og miljøvenlige som muligt.

Rapporter har vist, at især på lange afstande gavner anvendelse af modulvogn-tog miljø og sikkerhed. Det er derfor Danmarks opfattelse, at der bør gennemføres forsøg med anvendelse af modulvogn-tog i international vejgodstransport. Samtidig bør der foretages en generel vurdering af behovet for eventuelle ændringer af fællesskabsreglerne for vægt og dimensioner på vejtransportområdet.

Danmark støtter endvidere yderligere liberalisering af cabotage på vejtransportområdet med henblik på at øge effektiviteten og begrænse tomkørsler.

Med henblik på at øge effektiviteten i international vejgodstransport er det Danmarks opfattelse, at der bør ske en harmonisering af reglerne for kørselsforbud for lastbiler i weekender og på helligdage.



Det understreges fra dansk side, at det er vigtigt at inkludere infrastrukturpolitikken (programmet for transeuropæiske transportnet (TEN-T)) i den kommende Hvidbog om EU's fremtidige transportpolitik. I den sammenhæng kan det også være hensigtsmæssigt at undersøge OPP-modeller som et egnet finansieringsinstrument.

Med henblik på at reducere antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken må fremme af trafikikkerhed indgå som et vigtigt element i fremtidens transportpolitik i EU.

For så vidt angår spørgsmål om løn- og arbejdsvilkår er det vigtigt at opretholde et bredt spektrum af instrumenter, som også omfatter muligheden for at regulere løn- og arbejdsvilkår med aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, således at 'den danske model' fortsat kan finde anvendelse.

Danmark er enig i, at Europa skal fastholde sin fremtrædende internationale rolle inden for det maritime område. I dag sker der allerede en EU-koordination forud for møderne i IMO, og der fremføres koordinerede synspunkter på områder, hvor der er fællesskabskompetence. Det er fortsat vigtigt, at de enkelte medlemslande kan agere selvstændigt i IMO og bevare muligheden for at tage bilaterale kontakter og ad den vej forsøge at fremme global konsensus om synspunkter til gavn for sikkerheden og miljøet til søs. Danmark ønsker på den baggrund at bevare den nuværende model for EU's ageren i IMO.

Endelig er Danmark enig i, at informationssystemer er vigtige i relation til et højt informationsniveau i transportkæderne. Transportdokumenter bør imidlertid fortsat være baseret på globale regler (UNCITRAL-Konventionen), og det skal fortsat være muligt at operere på basis af specifikke transportdokumenter for de respektive transportformer.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På et møde i Rådets transportarbejdsgruppe den 17. juli 2009, hvor Kommissionen gav en præsentation af meddelelsen, udtrykte et flertal af lande tilfredshed med Kommissionens tiltag, idet en række sydeuropæiske lande dog gav udtryk for betænkelighed over et for lavt ambitionsniveau i meddelelsen.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om meddelelsen.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere blevet forelagt Europaudvalget.

Der blev oversendt grundnotat til Folketinget d. 25. juni 2009 og supplerende grundnotat d. 14. august 2009.



Dagsordenpunkt 9: Udkast til rådskonklusioner om Revisionsrettens rapport om GNSS systemet (Galileo)

KOM nummer findes ikke

Nyt notat

Resumé

Galileo – og Egnosprogrammerne blev igangsat i midten af 1990'erne med det sigte at etablere et europæisk globalt satellitnavigationssystem (GNSS).

Egnos er et regionalt satellitbaseret forstærkningssystem for Europa, som forbedrer de signaler, der modtages fra eksisterende satellitnavigationssystemer som f.eks. GPS, mens Galileo skal være Europas globale satellitnavigationssystem.

Efter at en række forudsætninger for Galileoprogrammets gennemførelse havde udviklet sig anderledes end oprindeligt forudsat, besluttede Parlamentet og Rådet i efteråret 2007 at omlægge programmet. Den teknologiske udvikling i programmet var på det tidspunkt forsinket 5 år.

Den Europæisk Revisionsret har analyseret forløbet af Galileo-programmet i perioden september 2003 – december 2006 med henblik på at vurdere forvaltningen af programmet i udviklings- og valideringsfasen, og har i den forbindelse afgivet særberetning nr. 7/2009, indeholdende en række konklusioner, tillige med anbefalinger vedrørende den fremtidige forvaltning af Galileo-programmet.

Formandskabet har i den forbindelse udarbejdet et udkast til Rådskonklusioner vedrørende særberetningen fra Den Europæisk Revisionsret, hvor der gives tilslutning til såvel Revisionsrettens konklusioner og anbefalinger som til Kommissionens foranstaltninger med henblik på at gennemføre de fornødne ændringer vedrørende administrationen af Galileo-programmet. Samtidig lægges der vægt på, at der med Rådets og Parlamentets forordning 683/2008 er fastlagt en klar ansvarsfordeling mellem de enheder, der er involveret i gennemførelsen af Galileo-programmet.

1. Baggrund og indhold

Galileoprogrammet var det første af sin art i flere henseender: det var det første tætte samarbejde mellem Den Europæiske Rumorganisation (ESA) og Europa-Kommissionen, det første industrielle program, der skulle forvaltes på europæisk plan, og første gang Europa-Kommissionen skulle indgå i et offentligt-privat samarbejde.



Den oprindelige forvaltningsstruktur for Galileo-programmet var baseret på oprettelsen af et fællesforetagende mellem Den Europæiske Rumorganisation (ESA) og Europa-Kommissionen, det såkaldte GJU (Galileo Joint Undertaking), som skulle varetage forvaltningen og den finansielle kontrol vedrørende Galileo-programmet, mens det teknologiske udviklingsarbejde skulle varetages af ESA under overvågning af GJU. Hele projektet hvilede på en forudsætning om en OPP-koncessionsmodel for ibrugtagning, drift og kommerciel udnyttelse.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 om den videre gennemførelse af de europæiske satellitnavigationsprogrammer (EGNOS og Galileo) afspejler den omstændighed, at koncessionsplanerne for etablerings- og ibrugtagningsfasen blev opgivet, ligesom den hidtidige forvaltningsstruktur havde vist sig uhensigtsmæssig. Ved forordningen er der fastlagt en ny forvaltningsstruktur for Galileoprojektet. Det er nu Kommissionen, der er programforvalter, varetagelse af særligt de sikringsmæssige (security) aspekter ligger hos GNSS Supervisory Authority (GSA), og ESA har ansvaret for det teknologiske udviklingsarbejde på baggrund af delegationsaftaler med Kommissionen.

Revisionsrettens udtalelser

Den Europæiske Revisionsret har foretaget en vurdering af forvaltningen af programmet i perioden 2003 - 2006, hvor GJU var ansvarlig for udviklings- og valideringsfasen, og Revisionsretten har sat fokus på

- hvilke faktorer, der kunne forklare, hvorfor koncessionsprocessen gik galt
- hvilke faktorer, der kunne forklare de konstaterede forsinkelser med hensyn til den teknologiske udvikling og de dertil knyttede budgetoverskridelser
- i hvor høj grad udgifterne til forsknings- og udviklingsaktiviteter har været til gavn for Galileoprogrammet
- hvor godt GJU havde integreret Egnos i Galileo
- om Galileoprogrammet var styret tilstrækkeligt.

Retten har konkluderet, at udviklings- og valideringsfasen ikke blev forvaltet godt nok, og at Galileoprogrammet fik problemer på en række områder.

GJU var ikke en stærk programforvalter, men samtidig var GJU's manglende opfyldelse af de opstillede mål bl.a. afledt af faktorer, som GJU ikke selv havde kontrol over. Således havde medlemsstaterne forskellige forventninger til programmet og greb derfor ind for at tilgodese deres nationale industrier, hvorved væsentlige beslutninger blev forsinkede. Dette gav problemer med implementeringen af programmet og affødte i sidste ende budgetoverskridelser.



Koncessionsprocessen gik galt, fordi OPP'et ikke var forberedt og udformet godt nok, og det OPP, der blev resultatet af de førte forhandlinger, var urealistisk. Samtidig blev GJU's overvågning af aktiviteterne vedrørende den teknologiske udvikling begrænset af alvorlige ledelsesmæssige spørgsmål, et ufuldstændigt budget, forsinkelser og af den industrielle organisation i udviklings- og valideringsfasen.

Styringen af programmet var utilstrækkelig, og rollefordelingen mellem de parter, der var involveret i udviklings- og valideringsfasen var ikke klart defineret, ligesom Kommissionen ikke udviste tilstrækkeligt lederskab med hensyn til at udvikle og forvalte Galileoprogrammet.

Revisionskomitéen anbefaler på den baggrund, at der sikres en klar ledelsesstruktur, som er tilpasset de særlige forhold, der gælder for udvikling og forvaltning af et industriprogram, og at de nødvendige finansielle instrumenter er til rådighed. Der skal være klare rammer for samarbejdet mellem Kommissionen og ESA. De politiske mål for Galileo-programmet bør omsættes til strategiske og operationelle mål, som kan danne basis for en solid køreplan for projektet, ligesom den kommercielle driftsfase for Galileo, herunder muligheden for senere at skabe basis for en Galileokoncession, skal undersøges grundigt.

Kommissionens svar

Kommissionen har kommenteret på Revisionsrettens rapport og de givne anbefalinger, og har i den forbindelse henvist til, at Kommissionen i 2007, på baggrund af de indtil da indhentede erfaringer, udarbejdede et forslag om omlægning af programmet, herunder ændring af forvaltningsstrukturen, hvilket resulterede i Rådets og Parlamentets forordning (EF) 683/2008.

Herudover har Kommissionen peget på, at der siden er sket en klar ansvarsfordeling mellem de enheder, der er involveret i gennemførelsen af Galileo-programmet, at Kommissionen har taget meget konkrete skridt til at tilpasse sine ressourcer og sine retlige og finansielle ordninger til opgaven som programforvalter, og at der i den forbindelse er oprettet Det Interinstitutionelle Galileopanel (GIP) med henblik på at fremme denne proces. GIP er sammensat af 3 repræsentanter for Rådet, 3 fra Europa Parlamentet og 1 fra Kommissionen, og skal følge fremdriften i Galileo-programmet, herunder forvaltningen.

Herudover arbejder Kommissionen allerede med grundlaget for en meddelelse om, hvad der skal ske med Galileo efter ibrugtagningsfasen, og denne meddelelse, som skal foreligge i 2010, vil bl.a. afklare Galileo-programmets strategiske og operationelle målsætninger, hvilke modeller der kan danne grundlag for driftsfasen, samt beskrive hvilke følger, der kan forventes af de foreslåede modeller, såvel budgetmæssigt som i relation til den offentlige sektors ansvar.

Forslag til Rådskonklusioner



I det fremlagte forslag til Rådskonklusioner noterer Rådet sig Revisionsrettens rapport, og hilser Revisionsrettens anbefalinger samt Kommissionens engagement i at gennemføre disse velkomne. Rådet noterer sig Kommissionens grundige og konstruktive svar på Revisionsrettens konklusioner og at en række af de foranstaltninger, der anbefales af Revisionsretten, allerede er gennemført af Kommissionen. Endvidere opfordrer Rådet Kommissionen til at fortsætte ad denne vej og dermed sikre en succesfuld udvikling af GNSS.

I konklusionsudkastet genkalder Rådet sig gennemførelsen af forordning (EF) 683/2008, med hvilken der blev fastlagt en klar fordeling af opgaverne mellem de involverede enheder: Kommissionen, GSA og ESA, ligesom Rådet ser frem til Kommissionens meddelelse i 2010 om Galileo-programmet efter udviklingsfasen, herunder de strategiske og operationelle mål for dette.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Ikke relevant

3. Høring

Ikke relevant

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Ikke relevant.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen finder, at forslaget til Rådskonklusioner er afbalancerede set i forhold til anbefalingerne fra Den Europæiske Revisionsret og det faktum, at undersøgelsen vedrører perioden fra 2003 – 2006, samt at der siden er sket en række væsentlige ændringer i forvaltningsstrukturen vedrørende Galileo-programmet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget, men det er forventningen, at der kan opnås enighed om de foreslåede Rådskonklusioner.

8. Europa-Parlamentets udtalelser



Ikke relevant.

9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Galileo-projektet har gennem årene været forelagt for Folketingets Europaudvalg mange gange, senest d. 4. juni 2009 i forbindelse med Kommissionens forslag om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 om forvaltningsstrukturen for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation (EGNOS og Galileo), KOM(2009)139, ved hvilket forslag forordning 1321/2004 bringes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008.