

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 25. november 2009

Dok.id

J. nr. 121-36

Internationalt Kontor

Rasmus Winckelmann Ottesen

Telefon 33 92 43 65

rwo@trm.dk

Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi)
den 17. december 2009 – Transportdelen

Dagsordenspunkt 1: Forordning om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse	2
Dagsordenspunkt 2: Direktiv om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer (ITS) på vejområdet.....	14
Dagsordenspunkt 3: Revision af forordning om forvaltningsstrukturen for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation (EGNOS og Galileo)	23
Dagsordenspunkt 4: En bæredygtig fremtid for transport: Mod et integreret, teknologiorienteret og brugervenligt system - Rådskonklusioner	28
Dagsordenspunkt 5: Direktiv om fastlæggelse af fælles principper for opkrævning af luftfartssikkerhedsafgifter	57
Dagsordenspunkt 6: Mandat til Kommissionen om forhandlinger om en samarbejdsaftale mellem Fællesskabet og Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO).....	65
Dagsordenspunkt 7: Status for forhandlingerne mellem Kommissionen og USA om anden fase af en luftfartsaftale mellem EU og USA	68



Dagsordenspunkt 1: Forordning om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivning om forbrugerbeskyttelse

KOM (2008) 817

Revideret notat

Resumé

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

Formandskabet har sat sagen på dagsorden den 17. december 2009 til politisk enighed.

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag blev fremsat den 4. december 2008.

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

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

Forslaget indeholder regler inden for fem overordnede områder:

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



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

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

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

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

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

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

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

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



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

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

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

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

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

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

3. Høring

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

Af høringsvarene fremgår følgende:



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

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

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

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

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

Herudover fremhæver Danske Busvognmænd at:

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

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

Danske Busvognmænds anbefalinger er derfor følgende:

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Danske Speditører har ingen bemærkninger.

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



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

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

Forslaget har ingen samfundsøkonomiske konsekvenser.

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

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

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

5. Nærhedsprincippet

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

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



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

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

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

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

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

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

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



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

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

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget til forordning er blevet behandlet adskillige gange i Rådets arbejdsgruppe for landtransport. Alle lande har fortsat principielt en positiv holdning til, at der vedtages EU-regler om buspassagerers rettigheder.

Hovedproblemstillingen i forslaget har været anvendelsesområdet, hvor et stort flertal af landene fastholder, at anvendelsesområdet bør begrænses til national og international bustrafik, således at lokal og regional bustrafik undtages.

På Rådsmødet i juni præsenterede formandskabet 3 løsningsmodeller i forhold til anvendelsesområdet. Et klart flertal blandt ministrene var enige om at anvende løsningen med et begrænset anvendelsesområde uden mulighed for undtagelser, hvor alene international og national lang-distance trafik var omfattet.

Kommissionen har gennem hele forløbet fastholdt, at lokal og regional bustrafik generelt skal omfattes af forordningsforslaget, men Kommissionen er åben for, at lokal og regional trafik ikke vil skulle være omfattet af samtlige foreslåede bestemmelser. Det gælder særlig bestemmelsen om busselskabernes forpligtelser i tilfælde af rejseafbrydelser, aflysninger eller forsinkelser.

På de seneste møder i arbejdsgruppen har formandskabet arbejdet med forslag om et anvendelsesområde, der som udgangspunkt omfatter alle former for bustransport, men som giver mulighed for at undtage lokal-, by- og regionaltrafik fra størstedelen af forordningen undtagen de mere generelle bestemmelser. Endvidere undtages speciel trafik, som kun udføres for bestemte kategorier af passagerer helt fra anvendelsesområdet. Løsningen minder om den, som er anvendt for togpassagerers rettigheder.

Flere lande har udtrykt velvilje overfor denne tilgang og kan acceptere at regional og lokal transport i et vist omfang er omfattet. Andre lande mener fortsat, at anvendelsesområdet bør begrænses yderligere.

Et andet udestående, der har været drøftet i Rådets arbejdsgruppe er, hvorvidt kapitel II, som vedrører ansvar for passagerer og bagage, skulle slettes fra forordningsforslaget. Der er opnået enighed om at anvende nationale erstatningsregler og tilbage er alene spørgsmålet om hvor store de maksimale beløbsbegrænsninger for erstatning for bagage og personskade må være. Nogle lande



mener at 1.200 euro pr. stk. bagage er for højt mens andre mener det er for lavt.

Endelig er der en række spørgsmål omkring, hvad passageren skal tilbydes i tilfælde af forsinkelse, og om uddannelse af personale og chauffører, som fortsat vil blive drøftet frem mod behandlingen på rådsmødet.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet gav i sit udkast til betænkning af 28. januar 2009 udtryk for støtte til forslaget og støttede princippet i, at passagerer skal have ensartede rettigheder, uanset hvilken transportform de benytter. Der blev dog samtidig gjort opmærksom på nødvendigheden af at tage hensyn til de særlige kendetegn ved bustransporten og at foretage de nødvendige tilpasninger.

Parlamentet har i forbindelse med dets første behandling af dokumentet den 28. april 2009 fremsat 72 ændringsforslag.

I forhold til anvendelsesområdet mener Parlamentet, at medlemsstaterne skal have mulighed for at undtage lokal trafik, hvis de sikrer et sammenligneligt niveau af rettigheder gennem anden regulering. Det står ikke klart, hvad Parlamentets holdning til anvendelsesområdet er i forhold til regional trafik.

Med hensyn til bestemmelserne om ansvar for passagerer og bagage mener Parlamentet, at henvisningen til mentale skader bør udgå og at busoperatøren ikke skal være ansvarlig for tab af eller skader som skyldes forhold der ikke er relateret til buskørslen eller i tilfælde af passagerens egen skyld.

Parlamentet lægger endvidere vægt på, at passagerer i tilfælde af forsinkelse på mere end 2 timer tilbydes valgmulighed mellem refusion af billetprisen eller en alternativ rute ("de-routing") samt eventuelt tilbydes måltider og/eller overnatning.

Endelig lægger Parlamentet vægt på, at der skabes bedre forhold for handicappede og bevægelseshæmmede i form af såvel ikke-diskriminerende adgangsforhold, assistance og udlevering af information i tilgængelige formater.

Rådet har på nuværende tidspunkt ikke indledt forhandlinger med Parlamentet.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 27. marts 2009 og til orientering den 4. juni 2009.



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

KOM (2008) 887

Revideret notat

Resumé

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

På rådsmødet 17. december 2009 ventes det at der enten bliver opnået politisk enighed eller at en status om forslaget bliver behandlet.

1. Formål og indhold

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

2. Gældende dansk ret

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

Forslaget forventes ikke at ændre ved gældende dansk ret.



3. Høring

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

Følgende havde bemærkninger til direktivforslaget:

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

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

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

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

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

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

Efterfølgende er der modtaget høringsvar fra:



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

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

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

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

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

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

Forslaget forventes ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, idet det på det foreliggende grundlag forventes at være op til medlemslandene selv at vurdere behovet for udbygning og anvendelsen af ITS. Ved at bidrage til, at de til rådighed stående ressourcer og virkemidler kombineres, vurderes forslaget at give en samfundsmæssig, administrativ og miljømæssig merværdi.



5. Nærhedsprincippet

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

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

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

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

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

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

På en række punkter har der været behov for at præcisere forslaget. Danmark har eksempelvis ønsket en præcisering af, hvilke typer af vejdata medlemsstaterne skal stille til rådighed for ITS-brugere og ITS-tjenestudbydere, og hvorvidt et digitalt vejnet forudsættes etableret af medlemsstaterne. Det fremgår nu med større tydelighed af direktivforslaget, hvilke typer data, medlemsstaterne skal stille til rådighed, og at kravene til et digitalt vejnet vil dreje sig om krav til brug af standarder.



Danmark har også arbejdet for at sikre, at der ikke foretages unødigt registrering og overvågning f.eks. i forbindelse med kørselsafgiftssystemer, hvilket nu fremgår af paragraf 6.

Med hensyn til, om der er behov for lovgivning på ITS-området har Danmark haft nogle generelle betænkeligheder, vedrørende spørgsmålet om hvilken form for lovgivning, der i givet fald ville være den rette, herunder om der er behov for et direktivforslag. Det fremgår nu direkte af direktivforslaget, at fællesskabslovgivningen vedrører specifikationer og standarder, mens det er op til medlemsstaterne selv at vurdere, i hvilket omfang de vil implementere ITS.

Danmark har påpeget vigtigheden af, at værdien af de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafiksikkerhed, sikres. Dette er der taget højde for i de seneste versioner af forslaget, hvor det af paragraf 4 og bilag 1 fremgår, at specifikationerne så vidt muligt skal sikre bagudkompatibilitet.

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

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

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

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

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

Generelt set nærmer man sig enighed blandt medlemslandene.



Formandskabet har tilrettet direktivteksten, så både fordelene ved standardiseringsprocessen og anvendelsen af specifikationer kan supplere hinanden, hvilket Danmark kan støtte.

Den tidligere paragraf 5, der omhandlede typegodkendelse, er slettet. I stedet sikrer direktivteksten nu harmonisering via såkaldte "Overensstemmelsesvurderinger" (Conformity Assessments), dvs. krav til test af, om udstyret er i overensstemmelse med de udarbejdede specifikationer. Danmark bifalder denne ændring af direktivteksten.

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

Vedr. brugen af satellitbaseret infrastruktur har bl.a. Danmark arbejdet for at der ikke henvises til et specifikt system (Galileo) i bilag 2. På dette punkt er teksten nu blevet ændret, så den ikke længere optræder i bilag 2, men er flyttet ud af selve direktivteksten og over i en præambel (12a). Galileo nævnes som et eksempel "such as RFID or Galileo/EGNOS", og andre innovative teknologier kan derfor også finde anvendelse. .

Flere lande har udtrykt behov for at få præciseret det vejnet, direktivet skal gælde for, og udtrykt bekymring for omkostningerne til at ibrugtage ITS på for fintmasket et vejnet. Det nu i bilag 1, som omhandler principperne for at vedtage specifikationer og for at udbrede ITS, blevet præciseret, at der skal tages hensyn til proportionalitet, herunder regionale og nationale forhold (Bilag 1 bb), ligesom det af samme bilag fremgår, at omkostningseffektivitet er et princip, der skal tages hensyn til, når man udbreder ITS (bilag1 b).

Der er defineret nogle prioriterede handlinger, som Kommissionens specifikationsarbejde skal tage udgangspunkt i. De første specifikationer vil dermed rette sig mod: rejse- og trafikinformationsservice, trafikinformationsservice, trafiksikkerhedsrelaterede services, eCall, reservations- og informationssystemer for sikre parkeringspladser for lastbiler.

Fra EDPS (European Data Protection Supervisor) er der kommet en udtalelse om ITS-direktivet og med en række anbefalinger til sikring af databeskyttelsen. EDPS' vurdering blev modtaget positivt i arbejdsgruppen, og Kommissionen har udtalt, at den vil tage de konkrete forslag ad notam.

Der udestår forhandlinger angående de komité-procedurer der er forudset i direktivet. Som følge af Lissabon-Traktaten vil der være behov for at ændre forslagets komitologibestemmelser. Hvad dette konkret betyder, og om dette kan forsinke ITS-direktivets vedtagelse er ved at blive kortlagt.



På baggrund af de seneste drøftelser skønner det svenske formandskab, at der vil kunne opnås enighed om direktivet på Rådsmødet den 17. december.

Formandskabet er i dialog med Europaparlamentet og arbejder hen mod en 2. behandlingsløsning inden årets udgang.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

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

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

Europa-Parlamentet forventes at ville interessere sig for finansieringen. Denne forventes at ske via både TEN-T-budgettet og medlemsstaternes egne budgetter.

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

Europa-Parlamentets rapporteur er i dialog med det svenske formandskab om parlamentets ændringsforslag, og parterne arbejder hen mod en 2. behandlingsløsning inden årets udgang.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 27. marts 2009 og til orientering den 4. juni 2009.



Dagsordenspunkt 3: Revision af forordning om forvaltningsstrukturen for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation (EGNOS og Galileo)

KOM(2009)139

Revideret notat

Resumé

Formålet med den europæiske politik for satellitbaseret radionavigation er at forsyne Det Europæiske Fællesskab med to satellitnavigationssystemer (GNSS – EGNOS¹ og Galileo). Begge infrastrukturer omfatter satellitter og jordstationer.

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

På rådsmødet den 17. december 2009 forventes Rådet at nå frem til "generel indstilling" om forslaget.

1. Baggrund og indhold:

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

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

Kommissionen har d. 24. marts 2009 fremsat forslag til ændring af forordning

¹ Egnos-systemet er en infrastruktur, der i første omgang gør brug af de signaler, som udsendes af det amerikanske system GPS og det russiske Glonass. Det øger signalernes pålidelighed over et geografisk område, der først og fremmest omfatter Europa.



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

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

Kommissionen foreslår i den anledning følgende ændringer:

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



tiviteter mellem disse myndigheder og udvalget for sikkerhedsgodkendelse.

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

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

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

3. Høring

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

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

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget har ikke statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller administrative konsekvenser.

5. Nærhedsprincippet

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

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

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

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



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

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

7. Generelle forventninger til andre landes holdning

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

Disse forhold forhandles stadig, men formandskabet stiler mod at Rådet på mødet den 17. december 2009 kommer frem til "generel indstilling" om forslaget.

Der er endvidere en generel interesse for at få præciseret, hvilken rolle GNSS-Agenturet skal have efter 2013, hvor udnyttelsesfasen for Galileo indtræder, og der er under drøftelserne i Rådets arbejdsgruppe opnået enighed om et forslag til formulering, som siger at Kommissionen ved sin midtvejsvaluering af Galileo-programmet i 2010 skal forholde sig til spørgsmålet om den fremtidige organisering af programmet i den operationelle fase og til, hvilken rolle GNSS-Agenturet skal spille i den forbindelse.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke. Der er udpeget ny ordfører for Galileo i Parlamentet, og efter de seneste oplysninger forventes behandlingen i ITRE komitéen ikke at kunne færdiggøres før i februar 2010, hvorefter plenumbehandlingen i Parlamentet forventes at finde sted i marts 2010.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

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



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

Det konkrete forslag om revision af forordning om forvaltningsstrukturen for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation (EGNOS og Galileo) blev forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 4. juni 2009.



Dagsordenspunkt 4: En bæredygtig fremtid for transport: Mod et integreret, teknologiorienteret og brugervenligt system - Rådskonklusioner

KOM(2009)279

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.

Det svenske formandskab har fremlagt et udkast til rådskonklusioner med henblik på vedtagelse af disse på rådsmødet (TTE) den 17. december 2009.

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 energiforsyningssikkerheden.

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 NO_x 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 jernbaneområdet.

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. Transpor-



ten må spille en hovedrolle for at opfylde EU's mål for at reducere drivhusgas-emissionerne. 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 trafikstyringssystemer 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 vigtigt 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.

1.5. Rådskonklusioner

Det svenske formandskab har fremlagt udkast til rådskonklusioner vedr. meddelelsen til vedtagelse på rådsmødet (TTE) den 17.-18. december 2009.

Med udgangspunkt i Kommissionens meddelelse og den politiske drøftelse heraf på rådsmødet (TTE) den 9. oktober 2009 og i anerkendelse af, at transportsektorens fremtidige udfordringer (klimaforandring, globalisering, aldring, knaphed på fossile brændstoffer, urbanisering) indebærer et behov for at opgradere den europæiske transportpolitik, indeholder konklusionsudkastet

- Anerkendelse af behovet for bedre udnyttelse af alle transportformer og bedre samordning af transportformerne som nøgleelementer i et bæredygtigt, miljøeffektivt og velfungerende transportsystem
- En opfordring til Kommissionen til yderligere at fremme et fuldt integreret multimodalt transportsystem, især gennem revision af TEN-T-politikken og med vægt på forbindelserne til nabolande og -regioner
- Påmindelse af de transeuropæiske transportnets formål skal forblive samhörighed og bæredygtig økonomisk udvikling i EU og anerkendelse af at udvalgte dele af nettene kan være genstand for indførelse af nye teknologier og best practices
- Anerkendelse bæredygtige støtteformer bør overvejes med henblik på at sikre en effektiv færdiggørelse af transportinfrastrukturprojekter



- Erkendelse af at princippet om internalisering af eksterne omkostninger bør finde anvendelse for alle transportformer og at prissætning af transport bør udvikles yderligere
- Erkendelse af behovet for at bryde transportsektorens afhængighed af fossile brændstoffer og reducere udledningen af drivhusgasser; bl.a. gennem indførelse af innovative og energieffektive teknologier for køretøjer og trafikstyringsinstrumenter og overgang til vedvarende energikilder.
- Opfordring til yderligere udvikling og udbredt anvendelse af trafikstyringsinstrumenter i alle transportformer med henblik på at reducere emissioner og trængsel samt fremme Den Europæiske Unions industris konkurrenceevne
- Understregning af at sikkerhed for transportbrugere og –arbejdere skal forblive en prioritet ligesom fremme af kvalitetsbeskæftigelse i sektoren og at transportbrugernes rettigheder og behov samt ændring af den individuelle adfærd, som er nødvendig for at imødekomme de miljømæssige udfordringer og forbedre trafiksikkerheden bør vurderes og tages i betragtning
- Opfordring til Kommissionen til at fremlægge et handlingsprogram for trafiksikkerhed
- Understregning af at den fremtidige europæiske transportpolitik bør forberedes i dialog og samarbejde med alle relevante aktører

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Meddelelsen har været i høring i EU-Specialudvalget vedr. Transportspørgsmål. 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 ef-



fektiv 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 lastbilstransport, 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 stadigt 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 transportpolitikens 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 transportkorridorerne, 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 gods-transport.

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 modulvogntog 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 modulvogntog 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. Modulvogntog vil styrke udviklingen af terminalbaseret transport- og logistiksystemer, da modulvogntogskonceptet 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 modulvogntog 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 infrastruktur-



forbedringer 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 satses 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 udfordringer, 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 statsstøtteregele. 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 transportere. 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.



For transporterhvervet er det derfor helt afgørende;

1) at sikre det indre marked, også på vejgodstransportområdet, med fælles, klare/gennemskuelige 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 stationsoplande 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 søtransportydelser 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 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 Danmark 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, 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 vejbrugerne 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 Danmark 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 trafiksikkerhed 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

Kommissionens meddelelse var genstand for en politisk drøftelse på rådsmødet (TTE) den 9. oktober 2009. Drøftelsen viste, at der er bred støtte til Kommissionens meddelelse og prioriteter, herunder færdselssikkerhed, bedre integration af alle transportformer, innovationsstrategier, bedre finansiering af infrastruktur og internalisering af eksterne omkostninger.

Formandskabets udkast til rådskonklusioner har været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe. Et gennemgående tema i medlemsstaternes udmeldinger er, at man ønsker lagt vægt på klimaforandring og miljø samt konsekvenserne af den aktuelle finanskriser.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om meddelelsen.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Meddelelsen om Fremtidens transport blev forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering 2. oktober 2009.



Dagsordenpunkt 5: 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.

På rådsmødet den 17. december 2009 har formandskabet sat sagen på dagsordenen til generelindstilling.

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

Der er modtaget følgende høringssvar:

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 forbrugerne 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 lufthavns-



afgifter, 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 forslagets 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 sikkerhedsafgiftssystemet



merne 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 adskillige 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.

I øvrigt har der gennemgående blandt medlemslandene været enighed om, at anvendelsesområdet i det foreliggende forslag er for bredt, og at anvendelses-



området for et eventuelt direktiv skal svare til anvendelsesområdet for direktiv 2009/12 om lufthavnsafgifter, således som også Danmark mener.

Indtil videre har formandskabet afvist at drøfte anvendelsesområdet, da det finder, at man bør afvente Parlamentets stillingtagen, før Rådet drøfter dette. Det har imidlertid vist sig under drøftelsen i Parlamentets transportudvalg den 10. november 2009, at Parlamentet ikke interesserer sig for anvendelsesområdet, men kun for finansiering af sikkerhedsforanstaltninger.

Det har været formandskabets ambition at opnå generel indstilling på Rådsmødet den 17. december 2009. Denne ambition ser ikke ud til at være mulig at opfylde i lyset af den udbredte modstand blandt medlemslandene. I så fald vil der alene blive tale om en fremskridtsrapport om forslaget.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets transportudvalg (TREN) har haft en indledende drøftelse af forslaget, hvor der, som ovenfor anført, primært har været fokus på finansiering af sikkerhedsforanstaltninger. Det forventes at udvalget behandler en rapport om sagen i december eller til januar.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 2. oktober 2009.



Dagsordenspunkt 6: Mandat til Kommissionen om forhandlinger om en samarbejdsaftale mellem Fællesskabet og Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)

KOM-dokument forelægger ikke

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 12. juni 2009 med hjemmel i Traktatens artikel 300 fremsendt en henstilling om, at Rådet skal give Kommissionen mandat til på Fællesskabets vegne at forhandle en samarbejdsaftale ("Memorandum of Cooperation") mellem Fællesskabet og FN's Organisation for International Civil Luftfart i Montreal (ICAO), der skal tilvejebringe en generel struktur for udvidet samarbejde mellem de to parter.

Kommissionen anfører, at relationerne mellem EU og ICAO i de senere år er blevet udviklet gradvis og pragmatisk sammen med medlemsstaterne. Således koordinerer Kommissionen og medlemslandene normalt forud i Bruxelles de fleste større møder i ICAO, og der holdes koordinationsmøder under møderne i Montreal. Formålet har været på den ene side at sikre, at europæiske interesser kommer i betragtning i ICAO, og på den anden side at give ICAO og organisationens medlemslande bedre mulighed for at drage nytte af udviklingen på luftfartsområdet i EU.

Kommissionen mener, at der er plads til yderligere udvikling af relationerne, og ønsker nu at etablere en ramme for styrkelse af samarbejdet med ICAO på alle områder af EU-relateret luftfartslovgivning og luftfartspolitik, herunder på områderne flyvesikkerhed (safety), luftfartssikkerhed (security), lufttrafiktjeneste, miljøbeskyttelse og luftfartspolitik.

Nærmere bestemt nævner Kommissionen på de enkelte områder bl.a.: 1) vedr. flyvesikkerhed, en bedre informationsudveksling, herunder i forbindelse med EU's "sortliste" over luftfartsselskaber, 2) vedr. luftfartssikkerhed – hvor der sidste år blev undertegnet en samarbejdsaftale om sikkerheds-inspektioner –, et bedre samarbejde om balancen mellem sikkerhed og bekvem rejseadgang for passagererne, 3) vedr. lufttrafiktjeneste, et samarbejde om europæiske og globale systemer, 4) vedr. miljøbeskyttelse, en bedre koordinering og 5) vedr. luftfartspolitik, et bedre samarbejde om liberalisering.

Kommissionen påpeger, at ICAO ønsker at styrke sit samarbejde med regionale organisationer på den civile luftfarts område, og mener, at en aftale med EU vil understøtte andre regionale organisationers mulighed for et sådant samarbejde med ICAO, hvilket også vil være i EU's interesse.

Kommissionen foreslår derfor, at den får mandat til at forhandle med ICAO om en sådan samarbejdsaftale ("Memorandum of Cooperation"), assisteret af et særligt



udvalg med repræsentanter fra medlemslandene og på grundlag af nærmere bestemte forhandlingsdirektiver. Kommissionen skal rapportere til Rådet undervejs i forhandlingerne og om resultatet af forhandlingerne.

I en efterfølgende informationsnote har Kommissionen suppleret henstillingen med nogle elementer, som den forventer, vil kunne gøres til genstand for et udvidet samarbejde mellem EU og ICAO, ligesom Kommissionen har præciseret, at forslaget ikke sigter mod ændringer i den eksisterende metode for koordinering mellem EU-medlemsstaterne og Kommissionen eller ændringer i EU-medlemsstaternes enestatus som kontraherende parter ved ICAO.

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.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt interesseret i ethvert samarbejde, der kan forbedre luftfartssikkerheden. Regeringen er derfor positivt indstillet overfor en styrkelse af samarbejdet mellem EU og ICAO. Det er den danske holdning, at det skal defineres mere klart, end tilfældet er i Kommissionens oplæg, hvordan karakteren af samarbejdet skal være, og hvilke konkrete områder, det skal omfatte, og man finder desuden, at resultatet af forhandlinger om en samarbejdsaftale skal godkendes af Rådet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Under behandlingen i Rådets Transportarbejdsgruppe er der opnået enighed om, at samarbejdet med ICAO skal omfatte de fire områder flyvesikkerhed (safety), luftfartssikkerhed (security), lufttrafiktjeneste og miljøbeskyttelse, og at man skal indlede med forhandlinger om den grundlæggende samarbejdsaftale samt om det nærmere samarbejde på førstnævnte område.



Man er desuden enedes om, at samarbejdet skal have form af tilbud om europæisk ekspertise og teknisk assistance til ICAO i spørgsmål af fælles interesse og af udvikling af mekanismer for samarbejde om ny teknologi samt information og data på de områder, samarbejdet omfatter.

Den grundlæggende samarbejdsaftale mellem Fællesskabet og ICAO vil skulle godkendes af Rådet.

Formandskabet går efter at få vedtaget mandatet på rådsmødet den 17. december 2009.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Som følge af Lissabon-Traktaten vil den endelige aftale skulle godkendes af Europa-Parlamentet.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 7: Status for forhandlingerne mellem Kommissionen og USA om anden fase af en luftfartsaftale mellem EU og USA

KOM-dokument forelægger ikke

Nyt notat

1. Baggrund

Kommissionen fik i 2003 mandat af Rådet til at forhandle om en samlet luftfartsaftale for den civile flyvning mellem EU og USA med henblik på en omfattende integrering og liberalisering af den civile luftfart i hele området.

En første fase af aftalen blev underskrevet i 2007 og har været anvendt mellem parterne siden marts 2008.

I denne fase af aftalen blev alle restriktioner fjernet med hensyn til valg af ruter og kapacitet for parternes luftfartsselskaber for flyvning mellem EU-landene og USA, og der blev givet visse muligheder for flyvning til og fra tredjelande. USA accepterede, at alle EU-selskaber skal kunne flyve til USA fra samtlige EU-lande og ikke kun fra selskabets hjemland. Der blev desuden givet udvidet mulighed for europæisk ejerskab i amerikansk luftfartsindustri. Billetpriserne skal kunne sættes frit af luftfartsselskaberne, og der blev bedre mulighed for leasing af luftfartøjer mellem parterne. Endelig blev der etableret et udvidet samarbejde inden for bl.a. flyvesikkerhed (såvel security som safety), konkurrencelovgivning, statsstøtte, miljøforhold og forbrugerbeskyttelse.

Det indgik desuden i første fase af aftalen, at der straks skulle forhandles videre om en anden fase, der skal indeholde yderligere integrering og liberalisering, og at en endelig aftale skal indgås inden udgangen af 2010.

Der har indtil nu været fem forhandlingsrunder mellem parterne om en sådan anden fase af luftfartsaftalen, afbrudt af en stilstand i forbindelse med det amerikanske præsidentvalg, og der er foreløbig planlagt yderligere to runder.

Forhandlingerne om anden fase af aftalen har i vidt omfang drejet sig om at udvide mulighederne yderligere på en række af de ovenfor nævnte områder. Der er således bl.a. drøftet spørgsmål om ejerskab i og kontrol med luftfartsselskaber, om leasing af luftfartøjer med besætning, om flyvesikkerhed og om miljøspørgsmål.

Kommissionen vil på det kommende Rådsmøde aflægge rapport om forhandlingsituationen.



2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Ikke relevant.

3. Høring

EU-luftfartsselskaber, lufthavne og arbejdstagerorganisationer er aktivt involverede i forhandlingsprocessen mellem Kommissionen og USA og i koordineringen med medlemslandene.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Ikke relevant.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark støtter Kommissionens indsats i forhandlingerne med USA.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er generel tilslutning fra medlemsstaterne til Kommissionens indsats i forhandlingerne med USA.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Europaudvalget blev sidst orienteret om forhandlingerne om luftfartsaftalen mellem EU og USA den 16. marts 2007 i forbindelse med underskrivelsen af første fase af forhandlingerne.