



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 4. november 2010
J. nr. 2010 - 4249

Internationalt Kontor

Samlenotat: Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)
d. 2. december 2010

Dagsordenspunkt 1: Oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde	2
Dagsordenspunkt 2: Betingelser for adgang til statsregulerede tjenester under det globale satellitnavigationssystem GALILEO	19
Dagsordenspunkt 3: Handlingsplan om trafiksikkerhed 2010-2020	24
Dagsordenspunkt 4: Foranstaltninger for luftfartssikkerhed	38



Dagsordenspunkt 1: Oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde

Revideret notat

KOM(2010)475

Resumé:

Kommissionen fremsatte den 17. september 2010 et direktivforslag om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

Direktivforslaget indeholder en sammenskrivning af de direktiver, der er omfattet af den første jernbanepakke, til ét direktiv, ligesom der med direktivforslaget sigtes mod at forenkle, præcisere og modernisere de nuværende regler.

Derudover indeholder direktivforslaget forslag til en række nye regler, der skal afhjælpe problemer, der hæmmer udviklingen af jernbanesektoren og dens evne til at konkurrere med andre transportformer, og som vedrører en uhensigtsmæssig finansiering og prisfastsættelse af infrastrukturen, vedvarende konkurrencehindringer og manglen på et passende tilsyn.

Overordnet er målsætningen med direktivforslaget at bidrage til, at der skabes et egentligt indre marked for jernbanetransporttydelser.

På rådsmødet den 2. december forventes en fremskridtsrapport om sagen behandlet.

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget er fremsat af Kommissionen den 17. september 2010. Det forelå i dansk sprogversion den 21. september 2010.

Direktivforslaget er fremsat i henhold til Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) artikel 91, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF artikel 294.

Direktivforslaget er en omarbejdning af den første jernbanepakke, der blev vedtaget i 2000 og trådte i kraft i 2003. Fokus for den første jernbanepakke var at sikre jernbanesektorens integration på europæisk niveau og at gøre det muligt for jernbanesektoren at tage konkurrencen op med andre transportformer.

Direktivforslaget indeholder (før selve lovtæksten) en fyldig begrundelse for direktivforslaget. Det fremgår heraf, at der er en række formål med forslaget.



For det første henviser Kommissionen til, at det overordnede mål for EU's transportpolitik er at oprette et indre marked ved at udarbejde fælles politikker med henblik på at fremme en høj konkurrenceevne og en harmonisk, afbalanceret og bæredygtig udvikling af de økonomiske aktiviteter. Forslaget om at omarbejde den første jernbanepakke og dermed supplere og styrke de eksisterende foranstaltninger, der er truffet på EU-niveau, vil således bidrage til, at dette mål nås ved at lette integrationen og udviklingen af det europæiske jernbanemarked. Endvidere anføres det, at oprettelsen af et egentligt indre marked er afgørende for stimuleringen af jernbanesektoren og dennes konkurrenceevne, og at et skift fra vejtransport til jernbanetransport på grund af jernbanetransportens højere energieffektivitet vil medføre færre CO₂-emissioner og reducere antallet af andre forurenende stoffer.

For det andet er formålet med direktivforslaget en juridisk forenkling af de bestående regelsæt (bl.a. ved at samle tre direktiver i ét direktiv), en præcisering af visse uklare bestemmelser, og en modernisering af lovgivningen.

For det tredje har direktivforslaget som målsætning at afhjælpe tre alvorlige problemer, som Kommissionen påpeger hæmmer udviklingen af jernbanesektoren og dens kapacitet til at konkurrere på bæredygtig vis med andre transportformer. Det drejer sig om en uhensigtsmæssig finansiering og prisfastsættelse af infrastrukturen, vedvarende konkurrencehindringer og manglen på et passende tilsyn.

Direktivforslaget er som nævnt en såkaldt "omarbejdning" ("recast"). Det betyder, at der i princippet alene skal ske en forhandling af de ændringer og tilføjelser, som Kommissionen foreslår til de eksisterende regler (fremhævet med gråt i direktivforslaget). Der vil således ikke ske forhandling af de dele af forslaget, der blot er en videreførelse af de bestående regler.

Indholdet af de mange forskelligartede ændringer og tilføjelser, der foreslås af Kommissionen i direktivforslaget, gennemgås i det følgende, idet det bemærkes, at der ikke er tale om en udtømmende gennemgang, men en gennemgang af de nye eller ændrede foranstaltninger, som vurderes vigtige i en dansk sammenhæng.

Forvaltning af jernbanevirksomheder efter kommercielle principper

Efter de nuværende EU-regler skal jernbanevirksomheder (dvs. speditørvirksomheder), som direkte eller indirekte ejes eller kontrolleres af medlemsstaterne, sikres en uafhængig status i forhold til staten.

I direktivforslaget foreslås en regel om, at hvis medlemsstaten direkte eller indirekte ejer eller kontrollerer jernbanevirksomheden, må dens kontrolrettigheder i forhold til ledelsen ikke være større end de ledelsesrelaterede rettigheder,



som der i henhold til national selskabsret tilstås aktionærer i private aktieselskaber.

Endvidere foreslås det, at de politiske retningslinjer, som staten måtte fastsætte for selskaber som led i udøvelsen af aktionærkontrol, kun må være af generel art og ikke må gribe ind i ledelsens specifikke forretningsmæssige beslutninger.

Adskillelse af regnskaber

I direktivforslaget foreslås præciserende regler om adskillelse af regnskaber. Det foreslås herunder, at der skal føres særskilte driftsregnskaber og balancer på den ene side for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og på den anden side for aktiviteter i forbindelse med passagertransport.

Det foreslås videre, at offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt for hver kontrakt om offentlig tjeneste i de relevante regnskaber, og at de ikke må overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.

Der foreslås desuden en regel om, at regnskaber vedrørende de forskellige aktivitetsområder, herunder infrastrukturforvalterens regnskab, skal føres, så det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige midler, der er betalt til et aktivitetsområde, og til et andet.

Formålet med disse regler er yderligere at sikre, at statslige midler, der er bestemt til ikke-profitgivende aktiviteter, ikke omdirigeres til at subsidiere kommercielle aktiviteter, altså at undgå konkurrencevridning.

Sund finansiering af infrastrukturforvaltningen

Det foreslås i direktivforslaget, at medlemsstaterne skal offentliggøre en "udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen" med henblik på at opfylde fremtidige mobilitetsbehov på grundlag af en såkaldt sund og bæredygtig finansiering af jernbanesystemet. Strategien foreslås at dække en periode på mindst fem år og skal kunne forlænges. Sigtet med udviklingsstrategien er ifølge Kommissionen at sikre langsigtede investeringer i jernbaneinfrastrukturen, som jernbaneindustrien kan henholde sig, og som kan tiltrække nye aktører til markedet.

I henhold til de nuværende EU-regler skal infrastrukturforvalteren vedtage en "virksomhedsplan", som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer, og som skal udformes med henblik på at sikre optimal og effektiv udnyttelse og udvikling af infrastrukturen og samtidig sikre finansiel balance og omfatte de nødvendige midler til opfyldelsen af disse målsætninger.



I tilknytning hertil foreslår Kommissionen, at der indsættes en regel om, at infrastrukturforvalteren sikrer, at jernbanevirksomheder høres, før virksomhedsplanen godkendes, og at tilsynsorganet ("regulatory body") afgiver en ikke-bindende udtalelse om, hvorvidt virksomhedsplanen bidrager til at opfylde disse målsætninger.

Betingelser for adgang til tjenesteydelser

Med henblik på at afskaffe interessekonflikter mellem på den ene side leverandører af jernbanerelaterede tjenesteydelser eller ejere af servicefaciliteter og på den anden side etablerede jernbanevirksomheder, og for at sikre ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteter, foreslår Kommissionen bl.a. følgende nye regler.

En operatør af servicefacilitet der tilhører et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(-t) og har en dominerende stilling på mindst et af de jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal være organiseret på en sådan måde, at den er uafhængig af det pågældende organ/virksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning. (De pågældende servicefaciliteter omfatter bl.a. passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter, herunder billetsalg og rejseinformation, og vedligeholdelsesfaciliteter og andre tekniske faciliteter).

Hvis det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet for den relevante facilitet på grundlag af de påviste behov, skal tilsynsorganet på eget initiativ eller på grundlag af en klage træffe hensigtsmæssige foranstaltninger for at sikre, at en passende del af kapaciteten forbeholdes andre jernbanevirksomheder end dem, der udgør en del af det organ eller den virksomhed, som facilitetsoperatøren tilhører.

Generelle principper for grænseoverskridende aftaler

Kommissionen foreslår en regel om, at enhver bestemmelse i grænseoverskridende aftaler mellem medlemsstater, der forskelsbehandler jernbanevirksomheder eller begrænser jernbanevirksomhedernes ret til frit at forestå grænseoverskridende tjenesteydelser, bortfalder.

Kommissionens overvågningsopgaver

Efter de nuværende EU-regler skal Kommissionen overvåge udviklingen i den europæiske jernbanesektor.

I direktivforslaget foreslås det, at medlemsstaterne til brug for Kommissionens markedsovervågning hvert år tilvejebringer de oplysninger, der er angivet i direktivforslagets bilag IV, samt andre nødvendige data, som Kommissionen måtte anmode om. Bilag IV angår bl.a. oplysninger om udvikling i jernbane-



transportresultater og kompensation for offentlige serviceforpligtelser, tilsynsorganer, beskæftigelsen i sektoren, infrastrukturafgifter, investeringer og en række andre punkter.

Formålet er ifølge Kommissionen at gøre det klart, at Kommissionens overvågningsopgave vil omfatte spørgsmål som f.eks. investeringer i jernbaneinfrastruktur, prisudvikling og kvalitet i jernbanetransporten og forpligtelser til offentlig tjeneste for passagertransport med jernbane, idet denne foranstaltning bl.a. vil kunne bidrage til at identificere flaskehalsproblemer på servicemarkedet.

Netredegørelse

Kommissionen foreslår, at der indføres en regel om, at netredegørelsen offentliggøres på mindst to af EU's officielle sprog. Sigtet er at gøre netredegørelserne mere tilgængelige og dermed øge gennemsigtigheden.

Kontrakter mellem kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere

Efter de nuværende EU-regler skal infrastrukturforvaltere gives incitamenter til at nedbringe både omkostningerne ved tilvejebringelse af infrastruktur og niveauet for adgangsafgifterne.

I direktivforslaget foreslår Kommissionen en regel om, at dette efterleves ved en aftale mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren af mindst fem års gyldighed, hvori er fastsat bestemmelser om statsfinansiering. Direktivforslagets bilag VII indeholder de grundlæggende principper og parametre for sådanne aftaler, bl.a. præstationsmål i henhold til netværkskapacitet, kundetilfredshed, togpræstation, forvaltning af aktiver, m.m. Ydermere foreslås det, at tilsynsorganet beføjes til at vurdere, om den planlagte mellem- til langsigtede budgetramme for infrastrukturspecifikationer for den pågældende periode er hensigtsmæssig til at opnå de aftalte præstationsmål samt til at fremsætte anbefalinger. Det foreslås videre, at hvis den kompetente myndighed ikke påtænker at følge disse anbefalinger, skal den give tilsynsorganet en begrundelse herfor. Kommissionen anfører, at en sådan uafhængig vurdering kan mindske risikoen for, at etablerede jernbanevirksomheder udnytter deres politiske styrke til at øve indflydelse på aftalerne.

Afgiftsprincipper

De nuværende EU-regler indeholder en regel om, at afgifter for minimumsadgangsydelser (i Danmark kaldet baneafgifter) fastsættes som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten. Kommissionen foreslår en udbygning heraf, idet det foreslås, at fastsættelsen heraf (dvs. af de direkte omkostninger) skal ske i overensstemmelse med det foreslåede bilag VIII til direk-



tivforslaget. Bilag VIII indeholder en opstilling af en række omkostninger, som de direkte omkostninger ikke omfatter.

Derudover foreslås det i bilaget, at infrastrukturforvalteren skal give tilsynsorganet en detaljeret begrundelse, hvis de direkte omkostninger for hele nettet som gennemsnit overstiger 35 % af gennemsnitsomkostningerne til vedligeholdelse, forvaltning og fornyelse af nettet beregnet pr. kørt togkilometer.

Kommissionen foreslår herudover en regel om, at når det i henhold til EU-lovgivningen er tilladt at opkræve afgifter for omkostninger ved støjgener fra vejgodstransport, skal infrastrukturafgifterne ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved støjgener, der er forårsaget af togdriften i overensstemmelse med forslaget i bilag VIII, punkt 2. I bilaget foreslås det, at der skal gælde en differentiering af afgifter for sporadgang på grundlag af støjspecifikationerne ved det rullende materiel, toget består af. Kommissionen anfører, at dette vil indebære et klart incitament til at modernisere infrastruktur og materiel og navnlig til at investere i mere bæredygtige jernbaneteknologier.

Det foreslås videre, at infrastrukturafgifterne kan ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved andre miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften, idet en stigning i infrastrukturforvalterens samlede indtægter dog kun er tilladt, hvis sådanne afgifter er tilladt i EU-lovgivningen for vejgodstransport.

Derudover foreslås det, at de almindelige afgiftsprincipper ikke gælder for levering af servicefaciliteter (f.eks. adgang til passagerstationer), idet det foreslås, at afgiften for sådanne tjenesteydelser ikke må overstige omkostningen ved at levere dem samt en rimelig fortjeneste. For så vidt angår de såkaldte ekstraydelser (f.eks. strøm til elektrisk kørsel) og hjælpeydelser (f.eks. adgang til tele-net) foreslås det, at afgiften herfor i tilfælde, hvor ydelsen kun tilbydes af én leverandør, ikke må overstige omkostningen ved at levere ydelsen samt en rimelig fortjeneste.

Undtagelser fra afgiftsprincipperne

Efter de nuværende EU-regler kan en medlemsstat med henblik på at få infrastrukturforvalterens omkostninger dækket fuldt ud opkræve tillæg, hvis markedet kan bære det. Afgiftsniveauet må dog ikke sættes så højt, at markedssegmenter, der som et minimum kan betale de omkostninger, der er direkte forbundet med jernbanedriften, samt en forrentning, som markedet kan bære, udelukkes fra at bruge infrastrukturen.

I direktivforslaget foreslås det, at disse markedssegmenter fastlægges i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i et bilag til direktivforslaget, efter at tilsynsorganet har godkendt dem. Kommissionen anfører, at sigtet er at forbedre sammenhængen i de nationale afgiftsordninger for sporadgang.



Herudover foreslår Kommissionen en regel om, at tog, som er udstyret med det europæiske togkontrolsystem (ETCS), og som kører på linjer, der er udstyret med nationale styringskontrol- og signalsystemer, tilstås en midlertidig reduktion af infrastrukturafgiften som nærmere fastsat i et bilag til direktivforslaget.

Formålet er ifølge Kommissionen at afkorte den overgangsperiode, hvor strækninger er udstyret med både nationale signalsystemer og det europæiske togkontrolsystem (ETCS) og dermed mindske omkostningerne til infrastrukturvedligeholdelse.

Præstationsordning

Kommissionen foreslår, at de nuværende EU-regler om præstationsordning uddybes, bl.a. på den måde, at infrastrukturforvalteren efter tilsynsorganets godkendelse aftaler de vigtigste parametre for præstationsordningen med jernbanevirksomhederne med henblik på at opnå et aftalt niveau af servicekvalitet og undgå at bringe en tjenestes økonomiske levedygtighed i fare. Der foreslås også en kategorisering af alle forsinkelser.

Reservationsafgifter

Efter de nuværende EU-regler kan infrastrukturforvaltere opkræve en passende afgift for kapacitet, som er tildelt, men som ikke udnyttes. I tilknytning til denne regel, og for at sikre en så effektiv udnyttelse af infrastrukturen som mulig, foreslår Kommissionen en ny regel, hvorefter der skal opkræves en reservationsafgift, hvis der er mere end én ansøger til en togkanal, der skal tildeles inden for rammerne af den årlige køreplanslægning.

Samarbejde mellem infrastrukturforvaltere

Kommissionen foreslår, at der indføres nye foranstaltninger til at sikre, at infrastrukturforvalterne samarbejder om fastlæggelsen af afgiftssystemer for trafik, der krydser mere end ét net.

Kommissionen foreslår endvidere yderligere regler vedrørende samarbejde mellem infrastrukturforvaltere om tildeling af infrastrukturkapacitet på mere end ét net. Desuden foreslås det, at Kommissionen og tilsynsorganerne underrettes om og indbydes til at deltage som observatører i alle infrastrukturforvalternes møder, hvor de fælles principper og metoder for tildeling af infrastruktur drøftes.

Tildeling af infrastrukturkapacitet – planlægning

I tilknytning til de nuværende EU-regler om tildelingsproceduren foreslår Kommissionen en regel om, at infrastrukturforvalteren efter anmodning gratis skal stille en række oplysninger til rådighed for jernbanevirksomhederne, bl.a.



om kanaler, som alle andre jernbanevirksomheder har anmodet om for de samme strækninger, kanaler, som er tildelt alle andre jernbanevirksomheder, og udestående ansøgninger om kanaler for alle andre jernbanevirksomheder for de samme strækninger, resterende kapacitet som er til rådighed på de relevante strækninger og oplysninger om de kriterier, der anvendes ved tildeling af kapacitet.

Reglerne sigter på at skabe større gennemsigtighed på jernbanemarkedet.

Kapacitetsforbedringsplan

Efter de gældende regler skal infrastrukturforvalteren foretage en kapacitetsanalyse, hvis infrastrukturen er erklæret overbelastet af infrastrukturforvalteren. Senest seks måneder efter færdiggørelsen af kapacitetsanalysen skal infrastrukturforvalteren fremlægge en kapacitetsforbedringsplan.

I tilknytning hertil foreslår Kommissionen en regel om, at tilsynsorganet kan afgive en udtalelse om, hvorvidt foranstaltningerne i kapacitetsforbedringsplanen er hensigtsmæssige.

Tilsynsorgan

Direktivforslaget indeholder forslag til en række nye regler vedrørende tilsynsorganets uafhængighed med sigte på at styrke tilsynsorganernes tilsynskapacitet og troværdighed, herunder:

- yderligere regler til sikring af tilsynsorganets uafhængighed, bl.a. at tilsynsorganet har fulde beføjelser til at ansætte og forvalte personalet i tilsynsorganet, at tilsynsorganet skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet til at udføre sine opgaver, samt at formanden og bestyrelse skal vælges blandt personer, som ikke hverken direkte eller indirekte må have haft nogen stilling eller noget ansvar, nogen interesse eller noget forretningsforhold med de regulerede virksomheder eller enheder i en periode på tre år før deres udnævnelse og under deres mandat.
- i forhold til de nuværende EU-regler tydeliggøres det i højere grad i forslaget, at tilsynsorganet, hvor det er hensigtsmæssigt, skal træffe afgørelse på eget initiativ (altså uden en klage) med henblik på at korrigere en uønsket udvikling på jernbanemarkederne.
- der foreslås endvidere en regel om, at tilsynsorganets afgørelse ikke skal være underlagt kontrol fra anden administrativ instans' side, og at tilsynsorganet skal kunne håndhæve sine afgørelser med passende sanktioner, herunder bøder.



Kommissionen foreslår endvidere nye regler med henblik på at udvide tilsynsorganets kompetenceområder, herunder:

- det foreslås, at tilsynsorganets kompetence tillige skal omfatte afgørelser truffet af operatøren af en servicefacilitet vedrørende adgang til og opkrævning af afgifter for sådanne tjenester.
- der foreslås endvidere en regel om, at tilsynsorganet er beføjet til at gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne og, når det er relevant, jernbanevirksomheder, for at kontrollere, om bestemmelserne om adskillelse af regnskaber er overholdt.
- det foreslås, at infrastrukturforvaltere og nærmere fastsatte jernbanevirksomheder skal forelægge detaljerede forskriftsmæssige regnskaber for tilsynsorganet, der kan drage konklusioner vedrørende statsstøtte-spørgsmål, som det skal indberette til de ansvarlige myndigheder.
- endelig foreslås en række regler, der skal styrke samarbejdet mellem de forskellige tilsynsorganer i EU, bl.a. at de skal arbejde sammen i arbejdsgrupper, som mødes regelmæssigt, og om udveksling af oplysninger i forbindelse med sager om international jernbanetransport.

Delegerede retsakter

Direktivforslaget indeholder ti bilag, bl.a. om liste over jernbaneinfrastrukturelementer, oplysninger til overvågning af jernbanemarkedet og krav vedrørende omkostninger og afgifter i forbindelse med jernbaneinfrastruktur.

Kommissionen foreslår regler om, at hvert enkelt bilag kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med en nærmere fastsat procedure, der vedrører udøvelse af delegation. Proceduren går ud på, at Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter og således foretage ændringer i bilagene. Samtidig foreslås regler om Europa-Parlamentets og Rådets tilbagekaldelse af delegation henholdsvis indsigelse mod delegerede retsakter.

Gennemførelsesretsakter

Kommissionen foreslår, at Kommissionen på enkelte områder kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelse af de pågældende regler. Det foreslås f.eks. i forhold til de nuværende EU-regler om adgang til jernbaneinfrastruktur og – i relation til international passagertransport - begrænsning heraf.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor



Direktivforslaget vil, såfremt det gennemføres med dets nuværende indhold, medføre behov for ændringer i lov om jernbane og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S med tilhørende bekendtgørelser. Der vil således være behov for at foretage ændringer i de danske regler, der har gennemført den første jernbanepakke.

3. Høring

Forslaget har været i høring hos EU-specialudvalget for transport samt følgende jernbaneorganisationer Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva, CLF Cargo, Hector Rail, Danske Veterantogsoperatørers Fælles repræsentation, DB Schenker Rail Denmark Services A/S, Hovedstadens Lokalbåner A/S, Jernbanenævnet, Metroselskabet I/S, Nordjyske Jernbaner A/S.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Industri Transport (DI) påpeger indledningsvis, at jernbanetransport spiller en vital rolle for løsningen af en lang række af de mobilitets- og miljømæssige udfordringer, som fællesskabet og medlemsstaterne mødes med. DI bemærker, at effektive infrastrukturer, gennemsigtige transaktioner og processer, et åbent marked og aktiv konkurrence om kunderne er helt afgørende for, at jernbanesektoren kan møde disse udfordringer.

DI påpeger, at jernbanesektoren fortsat er præget af national protektionisme og manglende gennemsigtighed og udtrykker bekymring over, at en række vigtige elementer i 1. jernbanepakke fortsat ikke er gennemført i flere medlemslande. DI er enig i at der er behov for en grundig revision og målrettet revitalisering af reglerne fra første jernbanepakke.

DI påpeger, at en væsentlig årsag til den udviklingsmæssige træghed, der kendetegner en stor del af den europæiske jernbanesektor, netop har sin rod i begrænset konkurrence. DI bemærker, at en lang række af de problematikker, der forsøges afbødet gennem direktivet, fortsat vil bestå, så længe de driftsmæssige aktiviteter ikke konkurrenceudsættes i form af udbud.

DI støtter en fri og lige adgang til markedet for jernbanegodstransport. DI påpeger, at det er væsentligt, at jernbanegodstransporten udgør et væsentligt supplement til vejgodstransporten og søfarten. DI bemærker, at det opnås mest effektivt ved at investere i jernbaneinfrastrukturen og at skabe bedre interoperabilitet på jernbanen.

DI anbefaler overordnet set, at Danmark aktivt arbejder for at fastholde direktivforslaget i dets foreliggende form. DI foreslår endvidere, at udgangspunktet er, at ændringer kun støttes, såfremt de medvirker til øget markedsåbning.



På det mere konkrete niveau anbefaler DI følgende:

- At der fra dansk side arbejdes for, at adgangen til undtagelse fra direktivets bestemmelser minimeres. Således bør jernbanelnet i by, forstæder og regional drift ikke kunne undtages fra reglerne, med mindre der er tale om integrerede systemer, hvor adskillelsen mellem infrastruktur og drift ikke giver mening i forhold til målsætningerne, eller systemer, der i praksis er adskilte fra det øvrige net, og hvor opfyldelse af reglerne ikke er samfundsøkonomisk og praktisk meningsfulde.
- At der fra dansk side arbejdes for, at organisatoriske adskillelser mellem infrastruktur og drift, jf. forslagets kapitel II, artikel 6, som minimum skal være baseret på en de facto juridisk adskillelse. Dvs. at interne organisatoriske "divisionsstrukturer" ikke accepteres som adskillelsesstruktur, fordi de i sig selv vil hæmme muligheden for at øge gennemsigtigheden.
- At der arbejdes for, at der i bestemmelserne om "økonomisk ubalance" og begrænsning af adgangen til passager-cabotage (jf. kapitel 2, afdeling 4) sikres en sondring mellem konkurrenceudsat og ikke-konkurrenceudsat jernbanedrift. Myndigheden bør således kun have mulighed for at begrænse cabotage, når der er tale om udbudt drift. Argumentet herfor er, at den udbudte drift er baseret på det økonomisk mest fordelagtige grundlag, og dermed er mest påvirkelig overfor økonomisk "ubalance". Derimod vil cabotage i forbindelse med ikke udbudt drift, ofte kunne medføre besparelser i omfanget af offentlige driftstilskud.
- At bilag IV (Oplysninger til overvågning af jernbanemarkedet) suppleres med data vedrørende trafikarbejde på passagerområdet (togkilometer), således at disse data kan anvendes og offentliggøres i en form, der sikrer løbende benchmarking af konkurrenceudsættelsen i de enkelte medlemslande.
- At det for direktivet så centrale begreb "servicefaciliteter" søges defineret i direktivets definitionsafsnit.

DSB bemærker indledningsvis, at DSB generelt tilslutter sig forslagets intentioner om at simplificere og modernisere de tre direktiver i første jernbanepakke og konsolidere dem i et nyt samlet direktiv. DSB bemærker dog, at Kommissionen foreslår et betragteligt antal mindre og større ændringer i og tilføjelser til de eksisterende bestemmelser, hvoraf en del, efter DSB's vurdering, vil kunne få betydelige konsekvenser.



DSB støtter endvidere Kommissionens erklærede mål med ændringerne:

- en gennemsigtig og holdbar finansiering af infrastrukturen,
- et niveau og en struktur for infrastrukturafgifterne, der forbedrer jernbaneoperatøernes konkurrenceevne i forhold til andre transportformer,
- en sikring af effektiv konkurrence ved at undgå konkurrenceforvridninger og ved at øge markedets gennemsigtighed samt
- en styrkelse af tilsynsorganerne gennem større uafhængighed og øgede beføjelser.

Med hensyn til konkrete forslag bemærker DSB, at DSB finder det positivt, at forslaget artikel 8 kræver, at infrastrukturforvaltningens finansielle forhold beskrives og fastlægges i en udviklingsstrategi, der dækker en periode på mindst fem år.

DSB er betænkelig ved flere af de foreslåede nye bestemmelser i forslaget artikel 31 og artikel 32 om infrastrukturafgifter. DSB påpeger, at det eksisterende princip for beregning af infrastrukturafgiften, hvorefter afgiften som hovedregel alene skal svare til de direkte omkostninger, der er forbundet med benyttelsen af infrastrukturen, vil blive noget svækket. DSB lægger vægt på, at det eksisterende princip fastholdes for ikke at vanskeliggøre den udvikling i jernbanesektoren, som har været den overordnede hensigt med jernbanepakkerne.

Derudover finder DSB, at bestemmelserne i de nævnte artikler, og bilag VIII pkt. 3, om markedssegmentering og bedømmelse af de enkelte segmenters evne til at betale en større infrastrukturafgift er urimeligt detaljerede og vil være særdeles vanskelige at anvende i praksis.

DSB påpeger, at for godstrafikkens vedkommende må betalingsevnen forventes især at afhænge af arten af og kvalitetskravene til de enkelte transportere, som infrastrukturforvalterne næppe har viden om og større markedsindsigt i.

DSB finder det endvidere tvivlsomt, om det for den væsentlige del af den europæiske passagertrafik, der udføres som public service på basis af kontrakter med offentlige trafik købere, overhovedet giver mening at beskæftige sig med betalingsevne i traditionel forstand. DSB bemærker, at det snarere er et spørgsmål om, hvorvidt de nødvendige midler til infrastrukturforvalterne skal tilføres fra den ene eller anden offentlige instans.

DSB finder generelt, at det særdeles detaljerede direktivforslag og dets mange,



indholdstunge bilag, på en række punkter medfører en risiko for forøgede og overflødige transaktionsomkostninger i jernbanesektoren. DSB påpeger, at bilag VIII pkt. 4, eksempelvis stiller uhensigtsmæssigt detaljerede krav til den præstationsordning, der skal aftales mellem operatør og infrastrukturforvalter.

DSB påpeger, at forslaget artikel 13, der kræver uafhængighed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning imellem forvalterne af servicefaciliteter og jernbaneoperatører, der har en dominerende stilling på mindst ét af de markeder, hvor faciliteten benyttes, er for vidtgående. DSB bemærker, at der allerede i den generelle EU-ret og specifikt i artikel 5 i direktiv 2001/14 er fastlagt en klar ret for alle operatører til lige og ikke-diskriminerende adgang til sådanne væsentlige faciliteter. DSB vurderer, at en yderligere regulering af adgangsrettighederne og dermed oplagt risiko for divergens mellem 2 forskellige direktiver, er uhensigtsmæssig og risikerer at skabe flere problemer end den gavn, der forsøges opnået.

DSB påpeger endvidere, at kravene i forslaget artikel 55 om tilsynsorganets formand og bestyrelse forekommer at være urimelige og uhensigtsmæssige. DSB bemærker, at det formentligt vil være vanskeligt – især i de mindre medlemsstater – at finde tilstrækkeligt kvalificerede personer til tilsynsorganet, som ikke inden for de tre foregående år har haft stilling i eller direkte eller indirekte ansvar for nogle af de regulerede virksomheder.

Afslutningsvis bemærker DSB, at forslaget artikel 60-62 tillægger Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter vedrørende størsteparten af bilagene – uden om den fælles beslutningstagen. DSB kan - i betragtning af, at flere bilag udgør centrale dele af direktivforslagets substans - ikke tilslutte sig, at Kommissionen tillægges så vidtrækkende beføjelser til at foretage ændringer heri alene.

Dansk Transport og Logistik (DTL), der er en brancheorganisation for det danske transporterhverv på vej og bane, er generelt positivt indstillet over for forslaget.

DTL hilser det velkomment, at Kommissionen også for jernbaner forsøger at tackle problemet med afgifter for brug af infrastruktur. DTL bemærker, at der skal være lighed for alle transportformer i forbindelse med opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur og for eksterne omkostninger. DTL fremhæver endvidere, at afgifter skal tilbageføres til transporterhvervet. Det skal gælde både vejafgifter og baneafgifter. DTL påpeger, at teksten i artikel 31.5 om at medlemsstater selv kan bestemme, hvad ekstra indtægter anvendes til, derfor ikke er acceptabel. DTL bemærker, at DTL er klar over, at teksten ikke er et nyt forslag.

DTL hilser ambitionen om at fremme investeringerne i jernbaner velkommen. DTL stiller sig dog tvivlende over for, om pligten i art. 8 til at udarbejde udvik-



lingsstrategier, som gør det muligt at opfylde mobilitetsbehov, er tilstrækkelig konkret – særligt i forhold til en diffust formuleret ambition om mere gods på skinner. DTL bemærker, at det kunne være relevant i art. 8 at tilføje et krav om en klar udmelding i forbindelse med disse strategier om ambitionerne for jernbanegods i de enkelte medlemslande. I relation til finansiering af infrastruktur generelt i EU – både for vej og bane – bemærker DTL, at der er store udfordringer generelt, og at en egentlig løsning på dette ikke skal forventes gennem et direktiv af denne type, men snarere et større initiativ, der tilvejebringer nye kilder til finansiering, uden at det belaster mobilitet med nye afgifter, der vil hindre udnyttelsen af infrastrukturen.

Afslutningsvis understreger DTL betydningen af, at teksten i art. 17 fastholdes, således at ejerskabsmulighederne fastholder fleksibilitet.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Direktivforslagets statsfinansielle konsekvenser vurderes umiddelbart at være begrænsede. Derimod er det vanskeligere at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser på nuværende tidspunkt. Som det fremgår af det ovenstående, foreslår Kommissionen en række tiltag, der skal bidrage til en forbedring af jernbaneinfrastrukturen. Erfaringsmæssigt er investeringer i jernbaneinfrastruktur meget omkostningstunge og således behæftet med potentielle væsentlige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser. I relation hertil er det dog vigtigt at tilføje, at der i Danmark allerede foregår en betydelig indsats i forhold til den danske jernbaneinfrastruktur, herunder fornyelse og vedligeholdelse af den eksisterende infrastruktur samt etablering af nye banestrækninger.

Der bør også henvises til de dele af Kommissionens forslag, der indeholder nye tiltag i forhold til infrastrukturafgifterne, idet det på nuværende tidspunkt er vanskeligt at vurdere, om disse forslag vil indebære statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Administrativt bemærkes det, at flere af Kommissionens forslag indebærer yderligere opgaver for de danske aktører i jernbanesektoren, først og fremmest for infrastrukturforvalteren (Banedanmark) og tilsynsorganet (Jernbanenævnet).

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i direktivforslaget, at målene for forslaget, dvs. fremme af udviklingen af jernbanerne i EU, fastsættelse af hovedprincipperne for udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og koordinering af medlemsstaternes ordninger vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og afgifter for brug heraf, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne.



Det skyldes, at udstedelsen af sådanne licenser og driften af væsentlige dele af jernbanenettene helt klart har internationale aspekter, og at der skal tages hensyn til behovet for at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgangen til infrastrukturen. På denne baggrund anfører Kommissionen, at de nævnte mål på grund af deres grænseoverskridende aspekter bedre opfyldes af EU.

Det er regeringens foreløbige vurdering, at nærhedsprincippet er overholdt. Således vurderer regeringen overordnet, at etablering af et egentligt indre marked for jernbanetransporttydelser, herunder udvikling og forbedring af jernbanesektorens konkurrenceevne, bedst opnås ved hjælp af ensartede regler og vilkår, der fastsættes på EU-niveau, frem for fastsættelse heraf på nationalt niveau.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv over for Kommissionens forslag om at sammenkrive de nuværende direktiver under 1. jernbanepakke til ét direktiv, ligesom regeringen er positivt indstillet i forhold til de dele af forslaget, der vedrører forenkling, præcisering og modernisering.

Regeringen må dog konstatere, at mange af Kommissionens forslag til nye regler ikke kan forventes på effektiv måde at adressere de problemer, som der er i den danske og europæiske jernbanesektor. Nyten af de nye tiltag, som Kommissionen foreslår, bør således holdes op mod, om de er egnede til at tiltrække flere passagerer henholdsvis mere gods til jernbanen. I direktivforslagets nuværende form er der desværre en risiko for, at en del af de nye tiltag vil føre til en yderligere bureaukratisering (og overregulering) af jernbanesektoren uden væsentlig effekt på passagertal eller gods. Regeringen lægger stor vægt på og vil arbejde for, at der kun indføres nye tiltag, i det omfang de kan forventes at føre til flere passagerer eller mere gods.

I tilknytning til dette centrale punkt er det ligeledes af stor vigtighed for regeringen, at der generelt sker en forenkling af direktivforslagets artikler og bilag. Jernbanesektoren har brug for klare og enkle rammebetingelser, ikke en række detaljerede og komplicerede forskrifter. Regeringen vil arbejde for, at direktivforslaget fører til en reel forenkling af EU's regulering på området.

I forhold til de enkelte dele af direktivforslaget bemærkes særligt følgende.

For så vidt angår forslaget til præciserende regler om adskillelse af regnskaber, vurderes det, at disse ikke vil medføre yderligere krav for de danske aktører. Regeringen vil arbejde for, at der ikke i forhandlingerne sker en videreudbygning af de foreslåede krav med henblik på at undgå unødvendig bureaukratisering.

I relation til forslaget om en "udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen" finder regeringen, at det er fornuftigt at anlægge et flerårigt perspektiv på jern-



banesektoren. Dette skal kunne indpasses i et dansk system, med årlige finanslove og en flerårig politisk aftale om midler til fornyelse og vedligeholdelse af banenettet.

Regeringen er afvisende over for Kommissionens forslag vedrørende betingelser for adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser (som for eksempel passagerstationer, værksteder m.m.). Især forslaget om, at dele af en facilitet kan blive stillet til rådighed for andre jernbanevirksomheder, vækker bekymring. Problemet er, at en jernbanevirksomhed ikke kan være sikker på at kunne udnytte sin investering fuldt ud, men tværtom kan blive tvunget til at dele den med andre jernbanevirksomheder. Det kan hæmme jernbanevirksomhedernes lyst til at investere, hvilket er essentielt for sektorens fremtid.

Regeringen er kritisk over for forslaget vedrørende Kommissionens overvågning af udviklingen i den europæiske jernbanesektor. Det er især omfanget af de oplysninger, som medlemsstaterne i henhold til forslaget skal sende til Kommissionen, der vækker bekymring. Sådan som listen er foreslået (med krav om oplysninger om alt fra udvikling i jernbanetransportresultater, kompensation for offentlige serviceforpligtelser, tilsynsorganer, beskæftigelsen i sektoren til infrastrukturafgifter og -investeringer), mener regeringen, at det vil lede til unødige administrative byrder for alle aktørerne i sektoren.

Regeringen finder, at såfremt der skal indføres afgifter for støj, skal det ske samtidigt for vejtransport og jernbanetransport. I det hele taget er det vigtigt for regeringen, at der sikres lige konkurrencevilkår for de forskellige transportformer. Som forslaget er formuleret nu, ser det ud til, at der skal opkræves afgifter for jernbanestøj, allerede når det tillades (men altså ikke nødvendigvis kræves), at der indføres sådanne afgifter på vej.

I relation til afgifter finder regeringen endvidere, at Kommissionens fortolkningsforslag til, hvordan infrastrukturafgifterne skal beregnes, er uklart. Regeringen bemærker, at der under Bilag VIII alene er en opremsning af, hvad de direkte omkostninger ikke omfatter. Der savnes en opremsning – eller en beregningsmodel – for, hvad de direkte omkostninger omfatter. Dette bør indarbejdes i direktivforslaget.

Regeringen er afvisende over for Kommissionens forslag om at udvide tilsynsorganets kompetenceområder til også at omfatte mere "policy"-betonede aktiviteter.

For regeringen er det vigtigt, at tilsynsorganets karakter af "dømmende" og overvågende myndighed bevares. Formålet med tilsynsorganet er netop markedsovervågning og efterprøvelse af de udøvende myndigheders beslutninger. Det betyder, at tilsynsorganet ikke bør være involveret i udøvende myndighedsaktiviteter såsom fastsættelse af infrastrukturafgifter, statens investeringer i infrastrukturen, infrastrukturforvalterens virksomhedsplan etc. Det skyldes



flere forhold. En sådan involvering vil gøre det vanskeligt for tilsynsorganet efterfølgende at prøve lovligheden af afgørelser, der relaterer sig til eller udspringer af sådanne aktiviteter. Det er derudover problematisk, at tilsynsorganet, hvis det tilføres "policy"-betonede opgaver, ikke er undergivet politisk kontrol. Endvidere vil en udvidelse af kompetencerne til også at omfatte de policy-betonede kompetencer medføre mindre gennemsigtighed for aktørerne på jernbaneområdet med hensyn til de forskellige myndigheders roller.

Hvad angår forslaget om delegerede retsakter, er regeringen ikke overbevist om, at jernbaneområdet er egnet til dette. Hovedproblemet er, at bilagene ikke kan anses for at vedrøre "ikke-væsentlige elementer", således som Lissabontraktaten lægger op til. Især er det et problem i relation til Bilag VII (kontraktmæssige aftaler mellem kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere) og Bilag VIII (krav vedr. omkostninger og udgifter i forbindelse med jernbaneinfrastrukturen). Indholdet af disse bilag er centrale dele af direktivforslagets substans og har politisk og økonomisk betydning. De egner sig derfor ikke til delegation. Ligeledes må det – i forlængelse af bemærkningerne ovenfor om Kommissionens overvågning – påpeges, at bilag IV (Oplysninger til overvågning af jernbanemarkedet) er problematisk, idet det allerede med det nuværende indhold er for vidtgående og i tilfælde af delegation vil kunne udvides yderligere af Kommissionen.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det er meget tidligt i forhandlingsprocessen. Indtil videre tegner der dog sig et billede af, at der er bred modstand over for Kommissionens foreslåede brug af delegerede retsakter, samt at flere af medlemsstaterne er imod de foreslåede udvidede kompetencer til tilsynsorganerne.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg



Dagsordenspunkt 2: Betingelser for adgang til statsregulerede tjenester under det globale satellitnavigationssystem GALILEO

Nyt notat

KOM(2010)550

Resumé

Formålet med den europæiske politik for satellit navigationssystemer er at forsyne Det Europæiske Fællesskab med to systemer (Egnos og Galileo), som begge omfatter satellitter og jordstationer. Egnos i dag og senere Galileo vil medvirke til at understøtte udviklingen af et globalt marked for satellitbaserede navigationssystemer indenfor positions- og tidssignaler og indenfor autentifikation og kryptering af signaler.

Det system, der etableres under Galileo-programmet, skal tilbyde fem tjenester, heriblandt en "statsreguleret tjeneste" (Public Regulated Service – i det følgende benævnt PRS) til følsomme anvendelser, der kræver en høj grad af tjenestekontinuitet. PRS skal anvende robuste, krypterede signaler. Tjenesten vil være forbeholdt en klart defineret brugerkreds, og der skal fastlægges klare betingelser for brugernes adgang til og forvaltning af systemet.

EU-Kommissionen har derfor fremlagt et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om de betingelser, der skal gælde for brugerkredsens adgang til PRS-tjenesten, herunder oprettelse af en kompetent PRS-myndighed i de medlemsstater, som beslutter sig for at anvende PRS, med henblik på at forvalte og kontrollere fremstilling, besiddelse og anvendelse af PRS-modtagere, samt fastsætte de rettigheder, der er knyttet til at opnå adgang til anvendelse af PRS. Forslaget indeholder således en række minimumsstandarder, som den kompetente PRS-myndighed skal opfylde i forbindelse med forvaltningen af de definerede opgaver.

På rådsmødet den 2. december forventes det enten at medlemsstaterne når en generel indstilling eller at man behandler en fremskridtsrapport om sagen.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremlagt af EU-Kommissionen i henhold til Traktatens art. 172 sammenholdt med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 683/2008 om den videre gennemførelse af de europæiske satellitbaserede navigationsprogrammer (Egnos og Galileo).

Baggrunden for forslaget er at sikre, at adgangen til og brugen af PRS-tjenesten bliver overvåget og kontrolleret, da den er reserveret til anvendelse i forbindelse med applikationer, som kan være strategisk og politisk følsomme, og at administrationen af tjenesten sker på baggrund af ensartede minimumsstandarder.



der for sikkerhed og fælles autorisationsprocedurer, som sikrer et højt sikkerhedsniveau. Det er herefter den enkelte medlemsstat, der afgør, hvilke former for brug, man vil gøre af PRS, herunder om man vil bruge tjenesten overhovedet, idet anvendelse af tjenesten er fakultativ, ligesom de fulde driftsomkostninger ved tjenesten skal afholdes af brugerne på et ikke-kommercielt grundlag.

EU-Kommissionens forslag til adgangsbetingelser for PRS er resultatet af et forberedende arbejde, som de forskellige aktører, der har interesse i anvendelse af PRS, har været involveret i, herunder en spørgeskemaundersøgelse i 2006 mellem medlemsstaterne, med henblik på at afklare interessen for en sådan tjeneste.

Forslaget fastlægger følgende:

- At deltagelse i tjenesten er forbeholdt medlemsstaterne, Rådet, EU-Kommissionen og eventuelt den Europæiske Unions Agenturer, samt efter behørig autorisation og på baggrund af en sikkerhedsaftale tredjelande og internationale organisationer. Medlemsstaterne, Rådet og EU-Kommissionen skal have ubegrænset adgang til tjenesten i hele verden.
- At brugerne af tjenesten vil være fysiske eller juridiske personer, der har fået autorisation fra PRS-deltagerne til at have eller bruge en PRS-modtager.
- At PRS-deltagerne har pligt til at udpege en "kompetent PRS-myndighed" til at forvalte og kontrollere fremstilling, besiddelse og anvendelse af PRS-modtagere. Udgangspunktet er, at hver deltager udpeger en sådan myndighed, men flere PRS-deltagere kan beslutte at udpege en fælles kompetent myndighed.
- Fælles minimumsstandarder, som de kompetente PRS-myndigheder skal opfylde under kontrol og forvaltning af indehavere, brugere og producenter af PRS-modtagere.
- Rammebetingelser vedrørende fremstilling og sikring af PRS-modtagere.
- Bestemmelser om eksportkontrol med udstyr og teknologi vedrørende anvendelse af PRS i behørigt autoriserede tredjelande eller internationale organisationer, eller på referencestationer placeret i tredjelande.
- Bemyndigelse for EU-Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter for så vidt angår regler for beskyttelse af klassificerede oplysninger om PRS, og om de fælles minimumsstandarder, som de kompetente PRS-



myndigheder skal opfylde under deres forvaltning og kontrol af indehavere, brugere og producenter af PRS-modtagere.

Forslaget indeholder ikke nogen analyse af konsekvenserne af brugen af PRS, herunder risici og omkostninger forbundet med brugen af tjenesten.

Galileo er et civilt system under civil kontrol, og PRS-tjenesten er først og fremmest tænkt anvendt af politi, told og nationale beredskabsmyndigheder, samt til kritiske samfundsfunktioner såsom telekommunikation, transport og energi. Med anvendelsen af robuste krypterede signaler vil tjenesten tilbyde brugerne sikkerhed for at kunne opretholde vital kommunikation i tilfælde, hvor anden kommunikationsinfrastruktur ikke kan fungere.

2. Gældende dansk ret og forslagens konsekvenser herfor

En dansk beslutning om at anvende PRS kan få lovgivningsmæssige konsekvenser i form af fastsættelse af supplerende nationale regler vedrørende adgang til og anvendelse af PRS-tjenesten, herunder fastsættelse af eventuelle sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget med høringsfrist d. 3. november 2010.

Der er indgået høringssvar fra DTL:

Dansk Transport og Logistik opfatter forslaget således, at det primært er rettet til de myndigheder, der skal drive PRS-tjenesterne. På det niveau er forslaget derfor ikke direkte relevant for vejgodstransport. Men på et andet niveau er spørgsmålet: hvad er PRS-tjenester? Hvis dette omfatter eller kan komme til at omfatte f.eks. elektronisk fjernkontrol af den lastbiler via den digitale tachograf eller af dyretransporter (som i dag skal anvende GPS) eller anden form for kontrol, kan forslaget indirekte blive relevant for vejgodstransporterhvervet.

På det grundlag finder vi derfor anledning til at fremsætte særligt to kommentarer. Ved anvendelsen af en slags fjernkontrol og indsamling af data til det formål er det af afgørende betydning, at reglerne om datasikkerhed respekteres, uagtet hvem, hvorledes og hvor data indsamles. Det er endvidere af afgørende betydning, at en vurdering af data indsamlet på denne måde tager højde for det samlede billede og ikke blot mekanisk kan udløse sanktioner.

For det andet finder vi det afgørende, at omkostningerne ved Galileo og ved denne del af Galileo holdes på et minimum. Det gælder derfor også, at vi ikke kan støtte, at anvendelsen af PRS-tjenester vil medføre ekstra omkostninger for vejtransporterhvervet.



4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Det er en national beslutning, om man vil benytte sig af PRS-tjenesten. Såfremt dette besluttet, kan dette få statsfinansielle konsekvenser som følge af princippet om, at brugerne betaler kostprisen ved anvendelsen samt i forbindelse med etablering og drift af en national kompetent PRS-myndighed.

Samfundsøkonomisk kan forslaget få konsekvenser i form af lettere adgang til udveksling af følsomme oplysninger mellem brugerne, og bedre koordinering af brugernes indsats i konkrete situationer, herunder koordinering med relevante internationale PRS-brugere.

5. Nærhedsprincippet

Formålet med forslaget vil ikke i tilstrækkelig grad kunne opfyldes ved at medlemsstaterne selv fastsætter regler for adgangen til og brugen af PRS, da tjenesten har betydning for Den Europæiske Union og medlemsstaternes mulighed for at kunne benytte en robust krypteret kommunikationsmulighed i situationer, hvor informationer kan være følsomme og af stor betydning for en konkret indsats, og hvor der er brug for en høj grad af kontinuitet i tjenesten. Det er derfor væsentligt, at det besluttet på EU-niveau hvilke betingelser, der skal gælde for tjenesten, herunder hvem der kan få adgang til denne.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen finder det væsentligt, at anvendelse af en sikret tjeneste forbeholdt offentlige myndigheder sker på baggrund af fælles principper for forvaltning og kontrol af brugere og af de virksomheder, der producerer modtagere til brug for tjenesten. Regeringen kan derfor som udgangspunkt støtte tilvejebringelsen af sådanne fælles principper.

Regeringen lægger samtidig vægt på, at det vil være en national beslutning, hvorvidt man vil anvende PRS-tjenesten, samt hvilke yderligere krav der i givet fald skal kunne stilles til de brugere, der autoriseres af den nationale PRS-myndighed, hvilke supplerende kontrolforanstaltninger der findes behov for at implementere samt hvilke sanktioner, der kan skal gælde for overtrædelse af nationale bestemmelser vedrørende PRS .

Da det fortsat er en række uafklarede spørgsmål omkring anvendelsen af PRS, herunder hvilke tekniske løsninger, der bliver tilgængelige, de økonomiske konsekvenser for brugerne samt hvilke risici, der er forbundet med anvendelsen af tjenesten, har regeringen ikke taget stilling til, hvorvidt Danmark vil slutte sig anvendelsen af PRS.



7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er blevet præsenteret i Rådets arbejdsgruppe, og forhandlingerne er endnu i de indledende faser. Der er rejst spørgsmål vedrørende udgifterne til PRS, ligesom problematikken vedrørende Kommissionens adgang til delegerede retsakter blevet rejst. Herudover er der rejst en række spørgsmål i relation til sikkerheden ved systemet, herunder til beskyttelsen af klassificerede oplysninger.

8. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg



Revideret notat

KOM(2010)389

Resumé

Kommissionen har den 20. juli 2010 offentliggjort en meddelelse om politiske retningslinjer for trafiksikkerhed for 2011-2020. I meddelelsen formulerer Kommissionen en række overordnede forslag, der skal medvirke til at halvere antallet af dræbte i trafikken mellem 2010 og 2020

I meddelelsen fremlægges der syv strategiske målsætningsområder, der skal danne rammerne for en europæisk trafiksikkerhedsindsats frem mod 2020.

På rådsmødet den 2. december forventes et sæt rådskonklusioner behandlet.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen peger i meddelelsen på trafiksikkerhed som et vigtigt samfundsmæssigt emne og fremhæver, at over 35.000 mistede livet og 1,5 mio. pådrog sig skader på vejene i EU i 2009. Kommissionen bemærker, at der er opnået væsentlige resultater under trafiksikkerhedshandlingsplanen gældende for 2001 til 2010, men at der er behov for en fortsat indsats.

I meddelelsen anfører Kommissionen en målsætning om at halvere antallet af trafikdræbte i EU frem mod 2020 med udgangspunkt i ulykkestallene for 2010, der i sagens natur endnu ikke er kendte. Kommissionen opfordrer medlemslandene til at bidrage til at nå målsætningen gennem fokus på de særlige problematikker, der gør sig gældende i de enkelte lande og via udveksling af erfaringer landene imellem.

Kommissionen bemærker, at det ikke er muligt at fastsætte en målsætning for reduktion i antallet af tilskadekomne, idet der ikke eksisterer en fælles definition af alvorlige og lettere tilskadekomne. Når der er opnået tilstrækkeligt fremskridt på området, vil Kommissionen ligeledes tilføje en målsætning for reduktion i antallet af tilskadekomne.

Desuden formuleres i meddelelsen syv strategiske målsætningsområder, der skal danne rammerne for at opnå målsætningen frem mod 2020.

1. Forbedret uddannelse og skoling af trafikanterne

- Kommissionen mener, at der bør være fokus på en løbende uddannelse af trafikanter både før, under og efter erhvervelsen af kørekort. Kommissionen vil sammen med medlemsstaterne ar-



bejde mod en fælles strategi for uddannelse af trafikanter, herunder minimumskrav for kørelærere.

2. Styrket håndhævelse af færdselsreglerne

- Kommissionen vil genoptage arbejdet med at fremme håndhævelse af færdselsreglerne på tværs af medlemslandene, samt undersøge mulighederne for at indføre hastighedsbegrænsere i varevogne samt alkoholåse i skolebusser mv.

3. Sikrere vejinfrastruktur

- Kommissionen vil komme med forslag om at sikre, at EU-strukturfondsmidler kun vil blive ydet til projekter, der er i overensstemmelse med trafikikkerheds- og tunneldirektiverne. Kommissionen vil desuden komme med forslag om at fremme principperne i direktivet om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (der gælder TEN-nettet) til sekundære veje via udveksling af viden. Direktivet opstiller nogle retningslinjer for, hvorledes veje på TEN-nettet lever op til en række trafikikkerhedsmæssige standarder.

4. Sikrere køretøjer

- Kommissionen vil fremsætte forslag til at forbedre sikkerhedsudstyret på motorcykler og el-biler, fremsætte forslag til øget harmonisering af bilsyn, samt undersøge sikkerhedsudstyr, hvor køretøjet udveksler information med infrastrukturen og/eller andre køretøjer med henblik på en øget sikkerhed.

5. Fremme af brugen af moderne teknologi til at øge trafikikkerheden

- Kommissionen vil indenfor rammerne af implementeringen af ITS-handlingsplanen samt det foreslåede ITS-direktiv vurdere muligheden for at udstyre køretøjer i brug med udstyr som baneskiftalarm mv., samt fremskynde brugen af eCall.

6. Forbedring af beredskabstjenesterne og assistancen til tilskadekomne efter ulykker

- Kommissionen vil i samarbejde med medlemsstaterne og andre relevante aktører arbejde for en global handlingsstrategi vedr. skader pådraget i trafikulykker og førstehjælp.

7. Beskyttelse af sårbare trafikanter

- Kommissionen ønsker at forbedre sikkerheden blandt sårbare trafikanter, herunder især motorcyklister via bl.a. at foreslå at motorcykler omfattes af den gældende EU-lovgivning for så vidt angår bilsyn samt fremme af bedre sikkerhedsudstyr for motorcykler.



Derudover vil Kommissionen vurdere behovet for fælles principper for tekniske undersøgelser af vejtrafikulykker, herunder arbejdsmetoder anvendt i havari-kommissioner.

Kommissionen vil desuden videreudvikle EU's database for ulykkesstatistik, CARE, således at det i højere grad er muligt at sammenligne data om personskader mv. medlemsstater imellem. Kommissionen vil videreudvikle det europæiske overvågningsorgan for trafiksikkerhed, ERSO, med henblik på at styrke organets rolle i forhold til kommunikation af trafiksikkerhed til borgerne.

Formandskabet har udarbejdet et udkast til rådskonklusioner om handlingsplanen, som er fremsendt til medlemslandene den 19. oktober 2010.

Af udkastet fremgår, at der er sket et væsentligt fald i antallet af dødsfald i trafikken i EU, men at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken stadig er uacceptabelt højt. Udkastet tilslutter sig Kommissionens målsætning om at halvere antallet af trafikdræbte mellem 2010 og 2020. I udkastet understreges, at trafiksikkerhed bør integreres i andre politikområder.

I udkastet fremhæves, at trafikantadfærd er afgørende for trafiksikkerhed, og at uddannelse og oplysning med fokus på nye bilister derfor bør prioriteres. I forlængelse heraf nævnes vigtigheden af en yderligere harmonisering af håndhævelse af færdselsreglerne. I udkastet angives en styrkelse af bilsyn, udveksling af informationer om bilsyn mellem medlemslandene, samt udbredelsen af ITS som medvirkende til en bedre trafiksikkerhed.

I udkastet lægges vægt på vigtigheden af, at antallet af tilskadekomne i trafikken reduceres, og at der udvikles en fælles definition af tilskadekommen med henblik på at sætte specifikke mål for reducere antallet heraf.

Af udkastet fremgår, at der er behov for at fremme trafiksikkerheden for sårbar trafikanter via forbedring af infrastruktur og udvikling af en strategi for sikkerhed for motorcyklister.

I udkastet opfordres Kommissionen til at skabe et fælles værktøj for monitoring og evaluering af effektiviteten af trafiksikkerhedspolitikker, ligesom Kommissionen opfordres til at iværksætte nødvendige initiativer bl.a. med henblik på udvikling af EU-koordinerede informations- og håndhævelseskampagner mv.

2. Gældende dansk ret og meddelelsens konsekvenser herfor

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

3. Høring



Meddelelsen er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport med høringsfrist den 27. august 2010.

Kommunernes Landsforening, Dansk Erhverv, Danmarks Automobilforhandler Forening samt Danmarks Rederiforening har oplyst, at de ingen bemærkninger har til meddelelsen.

Derudover er der kommet følgende høringssvar:

Ældre Sagen:

"Ældre Sagen hilser det velkomment, at der udstikkes rammer for trafiksikkerhedsarbejdet i EU-regi frem mod 2020.

Som nævnt i udspillet er det vigtigt fortsat at arbejde for trafiksikkerhed, hvilket Ældre Sagen støtter bl.a. gennem sit engagement under the European Road Safety Charter for derigennem at bidrage som aktør i det civile samfund. Vi hilser således udspillet principper velkomne, herunder også det om en integreret tilgang.

I forhold til det første strategiske mål "Improve education and training of road users" bør det nævnes under pkt. "post-licence training", at træning ikke blot skal undersøges, men også skal udføres. Ifølge de Regionale Færdselssikkerhedsudvalgs nylige udspil om bilistkurser for ældre fremgår det, at deltagelse i bilistkurser reducerer antallet af ulykker. Ældre Sagen har i samarbejde med Dansk Kørelærer Union i gennem flere år afholdt sådanne kurser.

Under mål nr. 7 "Protect vulnerable road users" er ældre mennesker fremhævet som en af målgrupperne, hvilket vi hilser velkomment. Derfor er det vigtigt, at det også adresseres under de definerede handlinger, "actions", således at det indskydes på følgende måde i sætningen: "Member States should develop information, communication and dialogue between road users such as representatives of vulnerable elderly people and with the competent authorities."

DI Transport:

"DI Transport er som udgangspunkt positivt indstillet over for Kommissionens meddelelse om trafiksikkerhed. Det kan i den forbindelse oplyses, at DI Transport har underskrevet EU's charter for trafiksikkerhed.

DI Transport er enig i, at der er et behov for et tættere samarbejde i EU om trafiksikkerhed herunder i forhold til håndhævelsen af reglerne. Tilsvarende virker det fornuftigt med en tættere udveksling af erfaringer i forhold til indretning af veje og infrastruktur og andre sikkerhedsmæssige initiativer.

I forhold til de konkrete tekniske forslag, så mener DI Transport, at tekniske krav til køretøjer som fx alkoholløse eller fartbegrænsere skal udformes på EU-niveau, så der er ensartede krav til køretøjer. Tilsvarende gør sig gældende i



forhold til transport i byer, hvor det er uhensigtsmæssigt med forskellige tekniske krav til køretøjer afhængigt af hvilken by, der køres ind i. Sådanne krav vil unfair konkurrencesituation mellem virksomheder, der kører regelmæssigt eller kun lejlighedsvis ind i byen.

Et eventuelt EU-krav om hastighedsbegrænsere på varebiler vil have en række konsekvenser for trafikafviklingen i Danmark, da en række privatpersoner pga. det danske afgiftssystem kører rundt i varebiler til privatbrug. En kopi af reglerne om hastighedsbegrænsere på 90 km/t som gælder for lastbiler vil derfor sandsynligvis føre til øgede forskelle i hastighederne på motorveje og med tilhørende risiko for øget trængsel.

DI Transport er som udgangspunkt positivt indstillet overfor fælles EU-regler om alkohol på nye erhvervskøretøjer, såfremt omkostningerne kan holdes på et fornuftigt niveau. Enkelte danske virksomheder har af egen drift monteret alkohol på deres vognpark.

I forhold til krav om eftermontering af teknisk udstyr så er det ofte dyrere end montering på nye køretøjer. Generelt bør omkostninger stå mål med effekten af initiativerne, da der samfundsøkonomisk kan være større gevinster ved at ombygge veje, hvor man får mest sikkerhed for pengene.”

International Transport Danmark:

”ITD har modtaget EU-Kommissionens trafiksikkerhedsprogram for 2011-2020 i høring. ITD, der repræsenterer godstransporterhvervet, takker for muligheden for at komme med bemærkninger.

EU-Kommissionen har den 20. juli 2010 vedtaget et ambitiøst trafiksikkerhedsprogram, der sigter mod at halvere antallet af trafikulykker i Europa i løbet af de næste 10 år. Programmet omfatter en række initiativer, både europæiske og nationale, der fokuserer på at forbedre blandt andet køretøjssikkerheden, infrastrukturen og trafikanternes adfærd.

Initiativer, der har til formål at forebygge trafikulykker, har i mange år haft høj prioritet i godstransporterhvervet. ITD glæder sig derfor over EU-Kommissionens udspil, hvis forslag på flere områder er i tråd med vejtransporterhvervets trafiksikkerhedsmæssige engagement. Kommissionens plan er ganske vist ambitiøs, men den er i vid udstrækning også realistisk. Planen kræver et effektivt samarbejde mellem myndigheder, politikere og erhvervslivet, og selvom ikke alle forslag kan accepteres af ITD, udgør Kommissionens udspil et godt grundlag for de kommende års konkrete tiltag.

Med hensyn til programmets fokusområder bemærker ITD følgende.

Forbedret sikkerhedsudstyr i køretøjer



EU-Kommissionen lægger op til en række foranstaltninger vedrørende "aktivt" sikkerhedsudstyr i køretøjer. Blandt andet lægges der op til at gøre udstyr som elektronisk stabilitetskontrol, lane departure warning, automatiske nødbremsesystemer mv. obligatoriske for blandt andet lastbiler.

ITD er enig i, at "aktivt" sikkerhedsudstyr – såvel som passivt sikkerhedsudstyr – er vigtige redskaber til fremme af trafiksikkerheden. Før udstyr gøres obligatorisk, finder ITD det dog vigtigt, at effekten af det enkelte udstyr er tilstrækkeligt dokumenteret. Krav om ekstra udstyr i køretøjet bør følges af økonomiske incitamentter – ligesom økonomiske incitamentter før et eventuelt krav kan bane vej for udbredelsen af mere sikre køretøjer.

I mange sammenhænge er det meningsfyldt at skabe fælles EU-regler om tekniske standarder for køretøjsteknologier, men det kan også være nyttigt, hvis der gælder de samme tekniske regler på verdensplan. Med fælles internationale tekniske forskrifter inden for rammerne af FN / ECE vil det være muligt at handle køretøjer, der opfylder reglerne, på det globale marked.

Sikrere vejinfrastruktur

ITD mener, at der skal investeres løbende i infrastrukturen så den understøtter den transportvækst, der udgør fundamentet for vækst og jobskabelse i EU. Der skal i den henseende være konstant fokus på tilstrækkelig vejkapacitet og på at reducere/eliminere risikoen for trafikulykker.

ITD er enig i, at der skal tages hensyn til sikkerhedskrav i planlægnings-, forprojekterings- og projekteringsfasen, når der etableres infrastrukturer – også at der kræves sikkerhedsvisioner for infrastrukturer, identificering af såkaldte "sorte pletter" og kontrolforanstaltninger.

Relateret til nationale/lokale ulykkesstatistikker bør en passende del af finansieringen gå til at sikre/fremme trafiksikkerheden. Dog afviser ITD, at der på forhånd øremærkes en bestemt andel hertil.

Fremme af moderne teknologi

Udbredelsen af ITS vil kunne yde et væsentligt bidrag til mere effektive, miljøvenlige og sikre afviklinger af transporter.

Effekten af ITS vil efter ITD's overbevisning styrkes, hvis de elektroniske oplysninger, der udveksles, er forståelige for alle trafikanter i EU. I den henseende er der derfor behov for ensartede tekniske specifikationer for signaludstyr, variable skilte og til at kommunikere information elektronisk. Ligeledes er der behov for at udvikle tekniske specifikationer for en digital beskrivelse af vejnettet.



Udviklingen og driften af effektive ITS-systemer kræver samarbejde på tværs af systemer og myndigheder. Der er derfor behov for at oprette ensartede principper for integration, datatilgængelighed mv.

Ensartede europæiske ITS-løsninger, der bidrager til sikkerheds- og miljø-mæssige – fordele, bør fremmes hurtigst muligt. Der skal lægges vægt på harmoniserede ITS-løsninger, som kan operere på tværs af køretøjer, infrastrukturer og medlemsstater.

ITD hilser eCall systemet velkommen, også til lastbiler. Systemet bør indføres af frivillighedens vej enten som standardmonteret ekstraudstyr eller som eftermonteret udstyr. ITD har desuden en forventning om, at eCall-bokse fritages for afgifter.

Bedre uddannelse og skoling af trafikanter

Undersøgelser har vist at 80-90 % af alle trafikulykker skyldes menneskelige fejl. Trafikanternes adfærd er med andre ord alfa og omega for større trafiksikkerhed.

Set fra godstransporterhvervets side mener ITD, at der bør fokuseres på farlige situationer i undervisningen af lastbilchauffører – f.eks. højresving – ligesom det at omgås lastbiler bør indgå i trafikundervisningen af kommende bilister og i folkeskolens yngste klasser. Dette til stadighed fulgt op af relevante forebyggelseskampagner.

Skærpet håndhævelse

ITD går ind for mere effektiv og gennemsigtig håndhævelse – også på tværs af landegrænserne. Dette forudsætter imidlertid, at der tages stilling til:

- De betydelige administrative byrder, der er forbundet med håndhævelsen af overtrædelser begået uden for registreringslandet.
- Manglen på god og tilgængelig information om regler, der gælder i de forskellige medlemsstater.
- Manglen på gennemsigtig information og harmonisering af sanktioner og straffe samt proportionalitet mellem størrelsen af bøder og typen af overtrædelse.
- Manglen på harmonisering af metoder for syn og gensidige anerkendelser af certifikater.

Målrettet indsats for tilskadekomne

ITD kan tilslutte sig, at der fastlægges fælles definitioner for alvorligt og lettere tilskadekomne, så der kan opstilles fælles EU-mål. De fastsatte mål skal være realistiske og opnåelige. Det glæder ITD, at EU-Kommissionen vil udvikle en



omfattende strategi for foranstaltninger vedrørende tilskadekomne i trafikken og førstehjælp.

En trafikulykke kan have store menneskelige omkostninger – både fysisk og psykisk. ITD opfordrer til, at der tages initiativ til foranstaltninger, der kan hjælpe de involverede personer videre efter en tragisk hændelse. F.eks. er ITD ved at kigge på en "kollegahjælp-model" efter svensk og norsk forbillede, hvor lastbilchauffører, der har været udsat for en ulykke eller nær-ved-ulykke får mulighed for at tale om hændelsen med en kollega fra erhvervet – en kollega, der er uddannet i krisehåndtering.

Generelt

ITD vil understrege betydningen af en effektiv udveksling af gode erfaringer og Best Practice på tværs af medlemsstater vedr. trafiksikkerhed. En sådan udveksling kan sikre mere målrettede forebyggelsesindsatser og en hurtigere udbredelse af løsninger.

Godstransporterhvervet har i mange år – frivilligt - arbejdet aktivt for at øge trafiksikkerheden. Mange transportvirksomheder har i dag en formuleret transportpolitik, der er med til at skabe opmærksomhed og bevidsthed om det, der er farligt i trafikken. De pågældende virksomheder arbejder for, at deres chauffører passer på sig selv og andre i trafikken. ITD mener at der bør ske en evaluering og udbredelse af de gode erfaringer der herigennem er opnået (fx erfaringerne fra blandt andet EU's Road Safety Charter).

ITD står gerne til rådighed for en uddybning af ovenstående."

DTL:

"DTL finder generelt Kommissionens strategi for trafiksikkerhedsarbejdet relevant og generelt dækkende for bestræbelserne i medlemslandene på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. DTL er helt enig i sigtet med, at en trafikant i sin adfærd skal koncentrere sig mere om trafikanterne, der er "blødere" end trafikanten selv. Særligt den udtrykte større fokus på tilskadekomne i trafikken hilses velkomment, da antallet af tilskadekomne koster hele samfundet enorme summer hver eneste dag.

Meddelelsen nævner i en kort passus The European Road Safety Charter som et godt eksempel på de forpligtelser, som alle aktører i medlemslandene påtager sig. DTL savner, at Kommissionen sætter sig for at kortlægge de erfaringer, som de respektive aktører har gjort sig ud fra deres initiativer siden 2001. Dette er i allerhøjeste grad relevant for, hvordan man i Fællesskabet kan udvikle trafiksikkerhedsadfærden i fremtiden. Adfærden i trafikken er nøglen til større sikkerhed!

DTL savner også mere fokus på, at man særligt inden for erhvervstrafikken gør mere ud af, at der hos transportkøbere af person- og godstransporttydelser kan



opfostres en trafiksikkerhedskultur i form af, at man stiller krav til transportudbyderen om at have en decideret trafiksikkerhedspolitik eller at kunne dokumentere, at trafiksikkerhed er en del af virksomhedens Corporate Social Responsibility. Kommissionen burde efter DTLs opfattelse særligt arbejde for, at offentlige myndigheder i medlemsstaterne ved brug af transportydelser fra private virksomheder stiller krav om, at transportudbyderne har et givent fokus på trafiksikkerhed i virksomheden. I den forbindelse kunne Fællesskabets institutioner selv også passende have bestræbelser om, at de transportvirksomheder, der arbejder for Fællesskabet, har en betinget trafiksikkerhedspolitik indarbejdet i deres daglige arbejde.

DTL skal endelig advare imod, at de i meddelelsen anførte teknologiske løsninger bliver prioriteret for højt på listen over effektive tiltag for at undgå ulykker. Der er ingen tvivl om, at bilindustrien arbejder på højtryk for at få teknologien til at nedbringe antallet af trafikulykker. Men der skal advares mod, at tanker om obligatorisk retrofitting af forskellige teknologiske opfindelser er vejen frem til en større trafiksikkerhed. Adfærden og holdningen hos den enkelte trafikant er stadig efter DTLs opfattelse af den helt afgørende betydning. Samtidig er retrofitting erfaringsmæssigt en særdeles bekostelig ting, og særligt erhvervs-transporten vil økonomisk skulle lide betragteligt under sådanne krav, uden at der angiveligt vil være hverken kommercielle eller samfundsmæssige dokumenterbare effekter af dette.

Afslutningsvis hilser DTL Kommissionens erkendelse velkommen omkring de manglende data og viden om hvad der forårsager ulykker og den fokus Kommissionen vil sætte på at forbedre denne situation i de kommende år. Dermed vil man på EU niveau både få en bedre viden om hvorvidt indsatsen for mere færdselssikkerhed anvender de rigtige midler. Kommissionens forslag om at udvikle rolle for European Road Safety Observatory på det område kan DTL kun tilslutte sig. Som den eneste transportform har vejtransporten ikke et EU-agentur for sikkerhed, hvilket vi finder kritisabelt. En større rolle for the Observatory kan rette op på denne mangel.”

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af meddelelsen

Meddelelsen skønnes ikke at have statsfinansielle eller administrative konsekvenser for Danmark.

Samfundsøkonomisk vil der være gevinster forbundet med, at antallet af trafikulykker sænkes. Omvendt kan der potentielt være statsfinansielle eller administrative udgifter forbundet med afledte initiativer indenfor fællesskabslovgivningen som følge af meddelelsen.

5. Nærhedsprincippet



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

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er enig med Kommissionen i, at trafiksikkerhed er et vigtigt samfundsmæssigt anliggende, og regeringen er overordnet set positivt indstillet over for initiativer, der kan bidrage til at forbedre færdselssikkerheden. Samtidig er regeringen dog også af den opfattelse, at trafiksikkerhed overvejende er et nationalt anliggende, hvilket dog ikke er til hinder for, at der samarbejdes på europæisk plan, eller at der på udvalgte områder gennemføres europæisk regulering. Dette gør sig særligt gældende på det køretøjstekniske område, hvor arbejdet med krav til køretøjer og udviklingen af fælles standarder for sikkerhedsudstyr er forankret i EU-regi.

Regeringen er i den forbindelse enig med Kommissionen i, at tiltag på området i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bør gennemføres på det mest hensigtsmæssige niveau og med de mest egnede midler.

Regeringen kan i øvrigt tilslutte sig Kommissionens fokus på en integreret tilgang til trafiksikkerhed på tværs af politikområder.

Regeringen kan endvidere tilslutte sig Kommissionens målsætning om at halvere antallet af dræbte i trafikken i EU fra 2010 til 2020, men understreger samtidig at der er tale om en samlet målsætning for hele fællesskabet. Regeringen er enig med Kommissionen i, at medlemsstaterne bør bidrage til denne målsætning under hensyntagen til deres særlige udgangsposition, behov og omstændigheder.

Regeringen er overordnet set enig i de strategiske målsætningsområder, som Kommissionen har valgt at prioritere, hvilket er følgende områder: forbedret uddannelse og skoling af trafikanterne, styrket håndhævelse af færdselsreglerne, sikrere vejinfrastruktur, sikrere køretøjer, fremme af brugen af moderne teknologi til at øge trafiksikkerheden, forbedring af beredskabstjenesterne og assistancen til tilskadekomne efter ulykker samt beskyttelse af sårbare trafikanter.

Kommissionen fremhæver under de syv strategiske målsætningsområder en række emner, hvor der vil kunne fremsættes konkrete forslag. Regeringen vil forholde sig til de konkrete forslag, når og hvis de bliver fremsat. Helt overordnet kan der dog om de enkelte initiativer peges på følgende:

1. Forbedret uddannelse og skoling af trafikanterne

Regeringen er på baggrund af, at kørekort anerkendes gensidigt mellem medlemsstaterne imellem, umiddelbart positivt indstillet over for fastsættelse af fælles minimumskrav med hensyn til køreuddannelsen og kørelærere. Dette kan bl.a.



medvirke til at sikre et højere sikkerhedsniveau i forbindelse med grænseoverskridende transport.

Regeringen er derimod meget skeptisk overfor at lade øvelseskørsel, hvor køreløven ledsages af en ikke-professionel ledsager, indgå i køreuddannelsen. Regeringen mener, at køreuddannelsen bør varetages af professionelle undervisere, der afvikler undervisningen i køretøjer, der er særligt indrettet hertil.

2. Styrket håndhævelse af færdselsreglerne

Regeringen er enig i, at håndhævelse og kontrol med overholdelsen af regler spiller en vigtig rolle i forhold til at opnå et fald i antallet af dræbte og tilskadede i trafikken. Regeringen støtter i den forbindelse idéen om opstilling af nationale handlingsplaner og kontrolmål, men er samtidig af den opfattelse, at opstilling af sådanne planer og mål bør være et nationalt anliggende.

Med hensyn til grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet lægger regeringen vægt på, at eventuel EU-regulering har en merværdi. Endvidere lægger regeringen vægt på, at udvekslingen af informationer mellem medlemsstaterne i den forbindelse så vidt muligt sker under anvendelse af allerede eksisterende informationssystemer. Endelig er det afgørende for regeringen, at sådanne forslag holder sig inden for de juridiske grænser opstillet i traktaterne.

Regeringen kan umiddelbart ikke tilslutte sig en generel indførelse af hastighedsbegrænsere i lette erhvervskøretøjer.

Det er ligeledes regeringens holdning, at en generel indførelse af alkoholose i køretøjer, der kører erhvervskørsel, herunder skolebusser, bør ske ad frivillighe- dens vej. Regeringen er ikke bekendt med, at spritkørsel i skolebusser udgør et problem i Danmark.

3. Sikrere vejinfrastruktur

Regeringen tilslutter sig Kommissionens fokus på sikker vejinfrastruktur, herunder indsatsen for sikkerheden på det transeuropæiske vejnet. Regeringen lægger samtidig vægt på, at beslutninger vedrørende udformningen af det sekundære vejnet bør være et nationalt anliggende.

4. Sikrere køretøjer

Generelt er regeringen positivt indstillet overfor skærpede og bedre fælles regler på det køretøjstekniske område, og regeringen hilser det velkomment, at Kommissionen vil fremsætte forslag til at forbedre sikkerhedsudstyret på motorcykler og el-biler. Harmonisering af sikkerhedsudstyr for el-biler kan gavne udbredelsen af el-biler, idet bilfabrikanterne vil være mere tilbøjelige til at in-



vestere udviklingsmidler i el-biler, hvis disse kan afsættes på lige vilkår i hele EU-området.

Regeringen er som udgangspunkt også positivt indstillet overfor et initiativ om harmonisering af bilsyn under forudsætning af, at sikkerhedsniveauet i Danmark ikke forringes. Vognmandsbranchen har tidligere tilkendegivet et ønske om harmonisering af bilsyn. Harmonisering af bilsyn åbner for mulighed for, at et køretøj kan synes i det land, den erhvervsdrivende eller borgeren primært færdes i, uagtet i hvilket land virksomheden eller borgeren har registreret køretøjet.

5. Fremme brugen af moderne teknologi til at øge trafikikkerheden

Regeringen tilslutter sig Kommissionens overordnede målsætning om at anvende teknologi til at forbedre trafikikkerheden. Regeringen mener dog samtidig, at der bør udføres samfundsøkonomiske beregninger for initiativer omkring teknologi i køretøjer eller forbundet med infrastrukturen for på den måde at skabe grundlag for en vurdering af initiativernes rentabilitet.

For så vidt angår eCall har Danmark tiltrådt Memorandum of Understanding om eCall og arbejder pt. på en implementeringsplan.

6. Forbedring af beredskabstjenesterne og assistance til tilskadekomne efter ulykker

Danmark vil forholde sig nærmere til dette, når Kommissionen melder mere konkret ud om initiativet. Initiativet vil formodentligt primært høre under Sundhedsministeriet.

7. Beskyttelse af sårbare trafikanter

Regeringen tilslutter sig, at det er vigtigt med en særlig indsats overfor sårbare trafikanter. For så vidt angår forslaget om, at bilsyn også skal gælde motorcykler, er der i dag ingen dokumentation for, at periodisk syn af motorcykler har nogen effekt på trafikikkerheden. Regeringen vil dog se åbent på de argumenter, der vil blive fremlagt af Kommissionen.

Om de øvrige initiativer tilslutter regeringen sig Kommissionens forslag om en videreudvikling af den fælles database for ulykkesstatistik, CARE, men understreger samtidig at en større harmonisering heraf ikke må gå ud over ulykkesstatikkens nationale anvendelsesmuligheder i den nationale trafikikkerhedsindsats.

Regeringen tilslutter sig desuden Kommissionens forslag om at udveksle erfaringer omkring tekniske undersøgelser af trafikulykker, men lægger vægt på at



medlemslandene beholder muligheden for at udføre tekniske undersøgelser af trafikulykker i overensstemmelse med national praksis.

Fra dansk side vil man under forhandlingerne om rådskonkusionerne lægge særlig vægt på

- at målsætningen om en halvering af trafikdræbte frem til 2020 eksplis- cit vil gælde for EU som helhed
- at trafiksikkerhed overvejende er et nationalt anliggende, hvilket dog ikke er til hinder for, at der samarbejdes på europæisk plan, eller at der på udvalgte områder gennemføres europæisk regulering
- at man er enig med Kommissionen i, at medlemsstaterne bør bidrage til denne målsætning under hensyntagen til deres særlige udgangsposi- tion, behov og omstændigheder
- at man overordnet set er enig i de strategiske målsætningsområder, som Kommissionen har valgt at prioritere
- at man umiddelbart er positivt indstillet over for fastsættelse af fælles minimumskrav med hensyn til køreuddannelsen og kørelærere
- at man i den forbindelse dog er meget skeptisk overfor at lade øvelses- kørsel, hvor køreeleven ledsages af en ikke-professionel ledsager, indgå i køreuddannelsen
- at man lægger vægt på, at beslutninger vedrørende udformningen af det sekundære vejnet bør være et nationalt anliggende
- at man som udgangspunkt er positivt indstillet overfor et initiativ om harmonisering af bilsyn under forudsætning af, at sikkerhedsniveauet i Danmark ikke forringes
- at man tilslutter sig Kommissionens overordnede målsætning om at anvende teknologi til at forbedre trafiksikkerheden, men dog samtidig lægger vægt på, at der bør udføres samfundsøkonomiske beregninger for initiativer omkring teknologi i køretøjer eller forbundet med infra- strukturen for på den måde at skabe grundlag for en vurdering af initi- ativernes rentabilitet
- at man støtter idéen om opstilling af nationale handlingsplaner om håndhævelse af færdselsreglerne, men samtidig er af den opfattelse, at opstilling af sådanne planer og mål bør være et nationalt anliggende
- at man ikke kan støtte, at der generelt lægges op til harmonisering af håndhævelse af færdselsreglerne,
- at regulering af informationsudveksling med henblik på grænseover- skridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet har merværdi, og at informationsudvekslingen så vidt muligt skal ske under anvend- else af allerede eksisterende tekniske systemer, og



- at man ikke ser noget behov for et fælles redskab for monitorering og evaluering af effektiviteten af trafikikkerhedspolitikker eller for EU-koordinerede informations- og håndhævelseskampagner, da trafikikkerhed og håndhævelse heraf primært er et nationalt anliggende.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der pågår pt. forhandlinger om meddelelsen og formandskabets udkast til rådskonklusioner i Rådets arbejdsgruppe. Der er endnu et begrænset kendskab til andre landes holdninger til den foreslåede handlingsplan.

Formandskabet stiler mod, at der skal vedtages rådskonklusioner på rådsmødet den 2.-3. december 2010.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 4: Foranstaltninger for luftfartssikkerhed

Side 38/38

Notat om foranstaltninger for luftfartssikkerhed vil blive eftersendt.