

NOTAT

Dato 1. marts 2012
J. nr. 2012-737

**Samlenotat: Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)
den 22. marts 2012**

Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for det transeuropæiske transportnet ('Nye TEN-T-retningslinjer').....2

Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om groundhandling-ydelser i EU's lufthavne og om ophævelse af Rådets direktiv 96/67/EF.....33

Ikke på rådsmødet, forelægges til tidligt forhandlingsoplæg:

Dagsordenspunkt 3: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF.....55

Dagsordenspunkt 4: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for tildeling af slots i Den Europæiske Unions lufthavne.....62

Dagsordenspunkt 5: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering og drift af de Europæiske satellitnavigations systemer76

Dagsordenspunkt 6: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten.....83



Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for det transeuropæiske transportnet ('Nye TEN-T-retningslinjer').

KOM(2011)650

| Revideret notat

Resumé:

TEN-T-programmet er et støtteprogram for finansiering af transportinfrastruktur i Europa, som har til formål at styrke det indre marked med fri bevægelighed for varer og arbejdskraft.

I forslaget kommer Kommissionen med sit bud på en revision af de retningslinjer, der definerer kriterierne for EU-medfinansiering af fremtidige infrastrukturprojekter på transportområdet. Fokusområder bliver bl.a. udbygning af den grænseoverskridende infrastruktur, bekæmpelse af flaskehalse, bedre muligheder for multimodal transport samt interoperabilitet. Endelig skal forslaget bidrage til at opfylde EU-målsætningerne om mere klima- og miljøvenlig transport.

I Kommissionens forslag fremlægges en model med opretholdelse af et såkaldt samlet net (comprehensive network) med et vidtforgrenet net af jernbaner, veje, indre vandveje, havne, lufthavne og multimodale centre samt oprettelsen af et hovednet (core network), der forbinder de større europæiske byområder, og som omfatter de større europæiske transportkorridorer, flaskehalse og multimodale knudepunkter. Medlemslandene og øvrige transportaktører på TEN-T-nettet forpligtes til at gennemføre bestemmelserne for hovednettet senest i 2030 og for det samlede nets vedkommende senest i 2050. Bestemmelserne indebærer bl.a. indførelse af en række tekniske krav til de forskellige transportformer, der udgør TEN-T-nettet.

Implementeringen af hovednettet ønskes støttet via oprettelse af såkaldte hovednetkorridorer, der består af dele af hovednettet. Kommissionen ønsker for hovednetkorridorerne en koordineret udvikling og styring af infrastrukturen med fokus på modal integration og interoperabilitet. Der indføres i den forbindelse forpligtelser for medlemslandene med hensyn til udarbejdelse af såkaldte korridorudviklingsplaner. Hovednetkorridorerne er primært jernbanekorridorer, men også eksempelvis maritime projekter spiller en rolle.

| Forslaget er sat på dagsordenen til generel indstilling på rådsmødet (TTE) den 22. marts 2012.



1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning blev modtaget i engelsk sprogversion den 19. oktober 2011. Dansk sprogversion forelå den 24. oktober 2011.

Forslagets retsgrundlag:

Forslaget til forordning vil ophæve og erstatte Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 172 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Det generelle retlige grundlag for de transeuropæiske transportnet findes i afsnit XVI, artikel 170-172 i TEUF.

TEN-T-retningslinjerne blev vedtaget i 1996 og blev senest ændret substantielt i 2004. I august 2010 trådte de nuværende retningslinjer i kraft (afgørelse nr. 661/2010/EU), som en konsolidering af de hidtil gældende retningslinjer.

Hvor TEN-T-retningslinjerne i dag er en afgørelse ('decision'), der kun er bindende for medlemslandene, er Kommissionens forslag til nye retningslinjer en forordning ('regulation'), som dermed også bliver bindende for øvrige transportaktører på TEN-T-nettet, fx lokale og regionale myndigheder og transportoperatørerne. Desuden indføres i § 63 om ikrafttrædelse en ny formulering om, at forordningen er bindende i sin helhed og er direkte gældende i alle medlemslande.

Forslagets indhold:

Det overordnede formål med de transeuropæiske transportnetværk (TEN-T) er at støtte infrastrukturprojekter på transportområdet, der fremmer det indre markeds problemfri virkemåde samt styrker den økonomiske og sociale samhørighed i EU. De eksisterende TEN-T-retningslinjer danner rammen for identifikationen af projekter af fælles interesse i EU samt for implementeringen af TEN-T-politikken. Retningslinjerne sigter på at yde EU-støtte til infrastrukturprojekter, der øger integrationen af de forskellige nationale transportnet og integrationen af de forskellige transportformer.

Det nuværende TEN-T-net består af et relativt fintmasket net af jernbaner, veje, indre vandveje, havne og lufthavne, der dækker alle 27 medlemslande geografisk bredt. Hertil kommer 30 såkaldte prioritetsprojekter, hvoraf de 14 første blev udpeget ved et møde i Det Europæiske Råd i 1994 ('Essen-projekterne'), heriblandt Øresundsforbindelsen. De øvrige 16 blev udpeget i forbindelse med revisionen af retningslinjerne i 2004, heriblandt Femernforbindelsen.



Det nuværende TEN-T-program har ifølge Kommissionen vist sin berettigelse ved at have ydet finansiel støtte til realiseringen af flere vigtige europæiske infrastrukturprojekter. Udfordringen er ifølge Kommissionen imidlertid, at infrastrukturen i Europa er for fragmenteret, både geografisk og mellem og inden for transportformer. Kommissionen finder derfor, at det er nødvendigt med nye TEN-T-retningslinjer, der definerer et fuldstændigt og integreret TEN-T-net, som i endnu højere grad end i dag prioriterer den grænseoverskridende infrastruktur. De nye retningslinjer skal understøtte de målsætninger, der blev fastlagt i transporthvidbogen (KOM/2011/144) tidligere på året.

Kommissionen foreslår konkret en model med opretholdelse af et såkaldt samlet net (comprehensive network) med et vidt forgrenet net af jernbaner, veje, indre vandveje, havne, lufthavne og multimodale centre samt oprettelsen af et hovednet (core network), der forbinder de større europæiske byområder, og som omfatter de større europæiske transportkorridorer, flaskehalse og multimodale knudepunkter. Hovednettet er udformet ved at forbinde såkaldte byknudepunkter (urban nodes) via vej- og jernbanestrækninger samt indre vandveje. Havne og lufthavne i tilknytning til byknudepunkterne indgår endvidere i hovednettet. Hovednettet kommer ifølge Kommissionens udspil til at dække næsten alle de nuværende 30 prioriterede projekter (herunder Femern), men vil ikke begrænse sig til disse. Hovednettet udgør ikke et separat net, men en andel af det samlede net. Hele hovednettet er således med i det samlede net.

Der opstilles i forslaget en række krav og forpligtelser til det samlede net, hvortil kommer en række yderligere krav og forpligtelser for hovednettets vedkommende. I Kommissionens forslag anføres det, at såfremt færdiggørelse af hovednettet forsinkes, kan Kommissionen som led i sin aktive overvågning af hovednettet, og under behørigt hensyn til proportionalitets- og subsidiaritetsprincippet, beslutte at iværksætte passende foranstaltninger. Tidsperspektivet er, at disse krav og forpligtelser for så vidt angår det samlede net skal være opfyldt senest ultimo 2050, for hovednettets vedkommende senest ultimo 2030. TEN-T-midlerne skal hjælpe medlemslandene til at opfylde disse målsætninger.

Kommissionen foreslår endvidere oprettelsen af såkaldte hovednetkorridorer. Korridorerne skal ifølge Kommissionen hjælpe med implementeringen af hovednettet. For så vidt angår kravene til infrastrukturen, omfattes hovednetkorridorerne af samme krav som det øvrige prioriterede net. Til gengæld er der specifikke bestemmelser angående implementering, der kun gælder for hovednetkorridorerne.

De nye TEN-T-retningslinjer skal særligt adressere fem problemstillinger, som ifølge Kommissionen kun kan tackles på EU-niveau:



- Manglende forbindelsesled: Særligt den grænseoverskridende infrastruktur er mange steder ikke veludbygget.
- Flaskehalse: Stor forskel på infrastrukturens kvalitet i medlemslandene, hvilket bl.a. er et problem i forhold til begrænsede øst-vest-forbindelser.
- Manglende muligheder for multimodal transport: Der peges på, at godsterminaler, havne, lufthavne og byknudepunkter ikke i tilstrækkelig grad giver mulighed for multimodal transport, som ellers kan afhjælpe de to førnævnte problemstillinger om grænseoverskridende strækninger og flaskehalse.
- Reduktion i udledningen af drivhusgasser: Investeringer i transportinfrastruktur skal bidrage til at opfylde målet om en reduktion i udledningen af drivhusgasser på transportområdet på 60 pct. i 2050 (i forhold til 1990-niveauet).
- Medlemslandenes forskellige operationelle regler og krav: Vanskeliggør særligt interoperabilitet (jernbaneanområdet er et eksempel).

Forslaget indeholder 5 kapitler, der gennemgås i det følgende:

Kapitel I: Generelle principper

Kapitlet angiver retningslinjernes genstands- og anvendelsesområde samt definitioner af begreber. Endvidere angives de overordnede målsætninger (artikel 4) for det transeuropæiske transportnetværk, som skal muliggøre transporttjenester og aktiviteter som:

- a) opfylder brugernes mobilitets- og transportbehov i Unionen og i forbindelse med tredjelande og således bidrager til yderligere økonomisk vækst og konkurrenceevne
- b) er økonomisk effektive, bidrager til målene om ren transport med lav CO₂-udledning, brændstofsikkerhed og miljøbeskyttelse, er sikre og har høje kvalitetsstandarder for både person- og godsbeholdning
- c) fremmer de mest avancerede teknologiske og operationelle koncepter
- d) gør alle Unionens regioner tilstrækkeligt tilgængelige og hermed fremmer social, økonomisk og territorial samhørighed samt støtter inklusiv vækst.

Kapitlet omfatter endvidere generelle bestemmelser om, hvordan medlemsstaterne og øvrige aktører skal planlægge, udvikle og drive TEN-T-nettet.



Kapitlet definerer endeligt hvilke projekter, der kan støttes via TEN-T-programmet (projekter af fælles interesse). Projekterne skal bidrage til de ovenfor nævnte målsætninger for TEN-T-nettet, og de skal opfylde de specifikke krav for det samlede net, som er angivet i kapitel II. Hvis der er tale om et projekt på hovednettet, skal projektet endvidere opfylde bestemmelserne i kapitel III. Projekterne skal have været genstand for en socio-økonomisk analyse, der har påvist en positiv nettoværdi ved projektet, og endeligt skal projektet vise en europæisk merværdi.

Kapitel II: Det samlede net

Kapitlet definerer det samlede nets udbredelse og fastlægger de forskellige krav, der gælder for det samlede TEN-T-net. De specifikke bestemmelser for de forskellige transportformer er fastlagt i følgende separate afsnit:

Jernbanetransportinfrastruktur, infrastruktur for transport ad indre vandveje, vejtransportinfrastruktur, søtransportinfrastruktur, lufttransportinfrastruktur samt et afsnit om infrastruktur for multimodal transport. Hvert afsnit opererer med hhv. en definition af nettets udbredelse, en definition af infrastrukturkomponenterne, en definition af kravene til infrastrukturen samt en ramme for udviklingen af infrastrukturen (for søtransport inkl. en ekstra artikel om 'Motorveje til søs'). For alle transportformer er der henvisninger til allerede eksisterende EU-regulering.

I afsnittet om fælles bestemmelser fastslås det, at det samlede net skal være gennemført i sin helhed senest ultimo 2050 og senest på dette tidspunkt skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitlet.

For jernbaneinfrastrukturen stilles der krav om implementering af ERTMS samt:

- 1) nominel sporvidde for nye jernbanestrækninger: 1 435 mm
- 2) elektrificering
- 3) strækninger, der benyttes af konventionelle godstog: 22,5 t akseltryk og toglængde på 750 m
- 4) maksimale stigninger/fald for nye linjer, der skal benyttes af konventionelle godstog: 12,5 mm/m.

I forbindelse med projekter vil der blive lagt særlig vægt på udbredelse af ERTMS, mindselse af støjgener samt opnåelse af standarder, der overstiger ovenstående minimumskrav.

For vejtransportinfrastrukturen stilles der krav mht. vejenes standard og implementering af ITS i overensstemmelse med direktivet herom (2010/40/EU). I forbindelse med projekter vil der udover ITS blive lagt vægt



på indførelse af ny teknologi og innovation for at mindske CO₂-udledningen, tilvejebringelse af sikre parkeringsområder samt fremme af vejsikkerhed.

For søtransportinfrastrukturen defineres mængden af passagerer eller gods der skal omsættes, for at en havn kan defineres som en TEN-T-havn, på følgende måde: Minimum 0,1 pct. af den samlede omsætning i EU-havne af enten emballeret eller uemballeret gods eller minimum 0,1 pct. af det samlede passagertal.¹

Med hensyn til kravene til transportinfrastrukturen skal medlemsstater, havneoperatører og infrastrukturforvaltere sikre, at havnene er forbundet med jernbanelinjer og veje samt at der er mindst én terminal, der er åben for alle operatører. Navigationssystemet VTMISS skal gennemføres i overensstemmelse med direktivet herom (2002/59/EF). Havneoperatører skal sikre, at havnen har udstyr til modtagefaciliteter til driftsaffald og lastraster.

For projekter under 'Motorveje til søs' er det en betingelse, at minimum to medlemslande samt mindst én hovednethavn er involveret i projektet.

For lufttransportinfrastrukturen defineres mængden af passagerer eller gods der skal omsættes, for at en lufthavn defineres som en TEN-T-lufthavn, på følgende måde: Minimum 0,1 pct. af det samlede passagertal i EU-lufthavne (bortfalder dog hvis lufthavnen er placeret i en radius der er mere end 100 km. fra den nærmeste anden TEN-T-lufthavn) eller minimum 0,2 pct. af den transporterede godsmængde.

Der henvises i afsnittet til yderligere relevant EU-luftfartslovgivning. Der vil mht. projekter blive lagt særlig vægt på optimering af eksisterende infrastruktur, forøgelse af lufthavnskapaciteten samt implementering af det fælleseuropæiske lufttrafikstyringssystem SESAR.

For infrastruktur til multimodal transport defineres godsterminaler som bygninger, hvor det er muligt at omlade imellem to transportformer, og hvor der er kapacitet til midlertidig omlagring, fx i havne, lufthavne og i banegodsterminaler. Minimumsmængden for transporteret gods følger kriterierne for havnene. Projekterne skal fremme den multimodale transport.

Endvidere findes et afsnit om infrastruktur for transport ad indre vandveje. Der findes ikke indre vandveje i Danmark.

Afsnittet om fælles bestemmelser indeholder de tværgående hensyn for det samlede net mht. byknudepunkter, ITS, godstransporttjenester, ny teknologi og innovation, sikker infrastruktur, miljøbeskyttelse, tilgængelighed for alle

¹ For både havne og lufthavne baseres data på gennemsnit af de seneste tre års tilgængelige data hos Eurostat.



brugere samt infrastruktur der er modstandsdygtig over for klimaændringer og katastrofer.

Det konkrete samlede net for Danmark består for jernbanedelen af et vidtforgrenet net, der binder lantedelene sammen. Det samme gør sig gældende for vejnettet, som primært består af motorveje, men også af enkelte motortrafikveje og statslige hovedveje. I udgangspunktet er endvidere 22 havne med i det samlede net. Det samme er tre lufthavne (Københavns Lufthavn - Kastrup, Billund samt Aalborg). Endelig figurerer godsterminalerne i Høje-Taastrup, Taulov og Padborg ligeledes i det samlede net.

Kapitel III: Hovednettet

Hovednettet består af den andel af det samlede net med den største strategiske betydning for opnåelsen af TEN-T-programmets overordnede målsætninger. Hovednettet defineres ved at sammenkoble byknudepunkterne, som også omfatter de tilhørende havne og lufthavne samt grænseovergange til nabolande.

Førnævnte krav til det samlede net gælder også for hovednettet. Dertil kommer nogle yderligere krav for hovednettet: Havnene i hovednettet skal senest ultimo 2030 være forbundet med TEN-T-jernbanenet (’undtagen i behørigt begrundede tilfælde’), mens dette først er et krav for lufthavnens vedkommende ultimo 2050. For jernbanestrækninger med regelmæssig godstrafik er der krav om minimumshastigheder på 100 km/h. For veje og havne er der krav om adgang til alternative rene brændstoffer, hvilket for lufthavnens vedkommende er et krav om kapacitet til at tilvejebringe alternative rene brændstoffer. Endelig er der for vejenes vedkommende en forpligtelse til anlæggelse af sikre rasteplasser med ca. 50 km. afstand på motorveje (forslaget definerer ikke nærmere ’sikre rasteplasser’).

Den danske del af hovednettet forekommer ved, som på det øvrige europæiske net, at knytte de forskellige byknudepunkter sammen for jernbane og vej. Det betyder, at strækningerne imellem København (inkl. Øresundsforbindelsen) og Hamborg, København og Aarhus samt Aarhus og Hamborg udgør hovednettet for jernbane og vej. Dette gælder også den nye København-Ringsted-jernbane, der forventes færdig i 2018. Desuden figurerer havnene i København og Aarhus samt Københavns Lufthavn – Kastrup i hovednettet. Jernbanestrækningerne imellem København (inkl. Øresundsforbindelsen) og Hamborg, inklusive den kommende Femern-forbindelse, udgør desuden en andel af en såkaldt *hovednetkorridor* fra Helsinki til Valletta. Hovednetkorridorerne beskrives i det følgende.

Kapitel IV: Gennemførelse af hovednettet ved hjælp af hovednetkorridorer

Implementeringen af hovednettet ønskes støttet via oprettelse af såkaldte hovednetkorridorer, der består af dele af hovednettet. Kommissionen ønsker



for korridorerne en koordineret udvikling og styring af infrastrukturen med fokus på modal integration og interoperabilitet.

Korridorerne er defineret i bilagene til forslaget om 'Netforbindelser i Europa' ('Connecting Europe Facility' (KOM/2011/665)). De tager bl.a. udgangspunkt i de i 2010 udpegede jernbanegodskorridorer (913/2010/EU), om end de ikke fuldstændigt følger disse. Hvert medlemsland deltager i mindst én korridor. Hver korridor skal som udgangspunkt omfatte minimum tre transportformer og tre medlemslande. Havne indgår i korridorerne, hvor det er relevant.

For hver korridor tilknyttes en europæisk koordinator, som udpeges af Kommissionen efter høring af relevante medlemsstater og Europa-Parlamentet (også i dag har visse af prioritetsprojekterne tilknyttet koordinatore). Koordinatoren handler for og på vegne af Kommissionen og har til opgave at lede den samordnede gennemførelse af hovednetkorridoren og lede arbejdet i en såkaldt korridorplatform.

For hver korridor oprettes en korridorplatform, der involverer de relevante medlemsstater, jernbaneinfrastrukturforvalterne samt evt. andre offentlige og private organer. Disse fora får status som en retlig enhed, fx som en europæisk økonomisk interessegruppe.

Hvert korridorforum forpligtes til senest seks måneder efter vedtagelsen af de nye TEN-T-retningslinjer at nå til enighed om en flerårig korridorudviklingsplan. Denne skal bl.a. indeholde målsætningerne for hovednetkorridoren og hhv. en gennemførelsesplan og en investeringsplan. Gennemførelsesplanen indeholder bl.a. en plan for indførelse af trafikstyringssystemer samt fjernelse af fysiske, tekniske, driftsmæssige og administrative hindringer mellem og inden for transportformer. Investeringsplanen skal indeholde lister med planlagte infrastrukturprojekter indenfor de transportformer, der omfattes af hovednetkorridoren, og en tilhørende økonomisk plan, der angiver finansieringen af projekterne.

Til støtte for gennemførelsen af hovednetkorridorerne kan Kommissionen vedtage såkaldte 'gennemførelsesafgørelser', der kan omfatte en hovednetkorridors investeringsplan, herunder de forbundne omkostninger og tidsplanen for gennemførelse af projekterne. Gennemførelsesafgørelsen kan desuden fastlægge foranstaltninger for at reducere eksterne omkostninger som fx drivhusgasemissioner og støj. Gennemførelsesafgørelserne vedtages efter den såkaldte rådgivningsprocedure, hvor Kommissionen rådgiver sig med medlemslandene i TEN-T-komiteen, men hvor Kommissionen i sidste ende træffer afgørelse.

Kapitel V: Fælles bestemmelser



De fælles bestemmelser omfatter bl.a. krav om, at medlemslandene løbende indberetter til Kommissionen angående tekniske og finansielle data for implementeringen af TEN-T-nettet.

Med forslaget tillægges Kommissionen via delegerede retsakter beføjelser til løbende at ændre TEN-T-nettet for indlandshavne, havne, lufthavne, godsterminaler med henblik på at afspejle de seneste tilgængelige data for passager- og godsomsætning samt til at tilpasse kortene for veje, jernbaner og indre vandveje, sådan at fremskridtene med færdiggørelsen af hovednettet afspejles. Denne delegation kan tilbagekaldes af Rådet eller Europa-Parlamentet.

Senest ultimo 2023 foretages en større revision af hovednettet på baggrund af evaluering af de opnåede fremskridt.

I tilfælde af forsinkelse med færdiggørelsen af hovednettet kan Kommissionen bede om en skriftlig forklaring fra medlemsstaterne inden for tre måneder med henblik på at løse problemet. Kommissionen kan beslutte at iværksætte 'passende foranstaltninger' for at sikre implementeringen af hovednettet.

Forbindelse til anden lovgivning: Netforbindelser i Europa (Connecting Europe Facility)

De fremtidige midler til TEN-T afhænger af de sideløbende forhandlinger om EU's budget for 2014-2020 (de flerårige finansielle rammer). Kommissionens foreslåede TEN-T-budget for perioden fremgår af Kommissionens forslag til forordningen Netforbindelser i Europa, som er et finansieringsinstrument, der skal dække hhv. transport, energi og IKT (informations- og kommunikationsteknologi). Forordningen erstatter den nuværende TEN-finansforordning, der dækker TEN-T og TEN-E (energi).

Der er i Kommissionens forslag afsat 21,7 mia. euro til transportdelen af Netforbindelser i Europa, hvor den indeværende finansielle periode (2007-2013) opererer med et budget på 8,1 mia. euro (2011-priser).

Hertil kommer 10 mia. euro, som reserveres fra samhørighedsfondsmidlerne og som bruges på transportinfrastrukturprojekter i samhørighedslande. De reserverede midler fra samhørighedsfonden fordeles på baggrund af de vilkår, der opstilles i TEN-T-retningslinjerne og Netforbindelser i Europa, bl.a. om projekternes europæiske merværdi. Mht. støtteprocentsatserne bruges dog de højere støtteprocentsatser fra samhørighedspolitikken. Mht. fordelingen tages der et vist hensyn til, at midlerne fordeles nogenlunde i overensstemmelse med de nationale rammer for strukturfondsmidlerne.

Baggrunden for Netforbindelser i Europa er ifølge Kommissionen, at man ønsker at skabe en mere ensartet struktur for ansøgningsprocedurer og projektadministration inden for de tre sektorer. Samtidig finder man, at



transport, energi og IKT står over for mange af de samme udfordringer. Fx er det tanken, at innovative finansielle instrumenter, særligt projektobligationer, er relevante for alle tre sektorer, med henblik på at sprede risici samt øge muligheden for privat medfinansiering af infrastrukturprojekter. Endvidere finder Kommissionen, at der kan være projekter, hvor der er synergier imellem de forskellige områder.

Netforbindelser i Europa angiver de forskellige støtteprocentsatser, som forskellige projektyper kan opnå. For TEN-T vil man stadig kunne opnå støtte på op til 50 pct. til forundersøgelser/projekteringsfaser, mens der er forskellige satser for anlægsarbejde, trafikstyringssystemer m.v., som gennemgås i det følgende:

Anlægsarbejde i forbindelse med jernbaneprojekter og indre vandveje vil kunne støttes med op mod 20 pct., dog med en mulighed for op til 30 pct. i støtte til projekter, der eliminerer flaskehalse, og op til 40 pct. for grænseoverskridende projekter.

For projekter der forbinder indre vandveje til havne og lufthavne, projekter der mindsker støj fra togene samt projekter, der udvikler havne og multi-modale platforme kan der gives støtte på op til 20 pct.

ERTMS kan give op til 50 pct. i støtte. Øvrige trafikstyringssystemer, projekter med godstransporter, projekter for at fremme sikre rastepladser på hovednettet for vej samt sømotorvejsprojekterne kan modtage op til 20 pct. i støtte.

Endvidere defineres i bilaget til Netforbindelser i Europa de tidligere nævnte hovednetkorridorer for TEN-T. For hver korridor er der defineret en række projekter, som Kommissionen ønsker at prioritere. Det drejer sig for størstedelen om jernbaneprojekter, men også en række projekter der involverer havne, indre vandveje, sømotorveje og multi-modale platforme og samspillet mellem transportformerne. Vejprojekter er ikke en del af korridorerne. Endvidere fremgår udover hovednetkorridorerne en række yderligere jernbaneprojekter på hovednettet samt horisontale prioriteter (trafikstyringssystemer). Det skal understreges, at også projekter på hovednettet, som ikke fremgår af bilaget, fortsat kan modtage TEN-T-støtte. Beslutninger angående tildelingen af TEN-T-støtte vil fortsat blive truffet på baggrund af konkrete ansøgninger.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Forslaget er direkte bindende i alle medlemslande. Forslaget kræver ikke ændringer i dansk lovgivning.

3. Høring



Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. oktober 2011 med høringsfrist den 9. november 2011. Forslaget er eftersendt i dansk sprogversion.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning havde ingen bemærkninger til høringen.

Følgende organisationer har afgivet bemærkninger:

Rederiforeningen

Rederiforeningerne har med interesse gennemgået de fremsendte dokumenter vedrørende forslag til revision af TEN-T programmet. Revisionen er imødeset, idet programmet forhåbentlig fremadrettet kan medvirke til at skabe grundlaget for, at mere gods vil blive transporteret ad søvejen, således som det har været EU's ambition gennem en årrække.

Helt overordnet er det positivt, at der i forslaget er givet tilsagn om et samlet støttebeløb på 50 milliarder Euro, hvoraf de 21,7 milliarder allokeres til transportområdet. Ved nærmere gennemgang er det imidlertid tydeligt, at det i særlig grad er jernbaneprojekter, der vil blive prioriteret. Af listen over identificerede projekter vedrørende etablering af et europæisk transportnetværk er kun 5 ud af 129 projekter direkte maritimt relaterede.

Nærskibsfarten – navnlig i Nordeuropa – står overfor betydelige udfordringer de kommende år. I forhold til at sikre, at nærskibsfarten fortsat kan udgøre en vital del af det europæiske transportnetværk er det afgørende, at konkurrenceevnen er intakt, og at den nødvendige infrastruktur er til stede.

En væsentlig udfordring er svovlkravene i forbindelse med sejlads i Østersøen og Nordsøen fra 2015. LNG anses for én blandt flere løsningsmuligheder, men den fornødne infrastruktur mangler. Både i henhold til de eksisterende retningslinjer og ændringsforslaget for transportdelen af TEN-T, vil et infrastrukturprojekt af den type kunne opnå støtte, men kun op til 20 pct. af omkostningerne. Efter Rederiforeningernes vurdering vil det ikke være tilstrækkeligt til, at leverandører og havne vil foretage de nødvendige investeringer. Der er således behov for at justere støtteandelen for denne type projekter – evt. så den svarer til mulighederne inden for energi eller telekommunikation – eller på anden måde sikre, at LNG-infrastruktur i europæiske havne kan kategoriseres og finansieres som et energiprojekt med op til 80 pct. i TEN-T støtte. Tilsvarende bør det sikres, at rederierne kan opnå tilskud fra TEN-T i de tilfælde, hvor overgangen til alternative energikilder kræver større investeringer og ombygning af skibene. Det gælder også for investeringer i ny teknologi i form af røgrensningsanlæg, der muliggør opfyldelse af svovlkravene uden skift til den betydeligt dyrere lavsvovlholdige olie. Endelig er der behov for en tilbagefaldsmulighed, der sikrer, at rederierne af konkurrencemæssige hensyn kan opnå kompensation fra TEN-T fra og med



2015, såfremt de teknologiske løsninger stadig er under udvikling, og et reelt alternativ til olie med svovlindhold på 0,1 pct. ikke er til stede.

I forhold til behovet for maritime infrastrukturløsninger kan endvidere nævnes affalds- og spildoliehåndtering i havne. På trods af, at det er direktivbestemt, at havneoperatører skal sikre gode miljøforhold for skibe, herunder modtagefaciliteter, er der fortsat mange eksempler på, at faciliteterne i de europæiske havne ikke er tilstrækkelige. Hertil kommer, at behovet for modtagefaciliteter i havnene forventes at stige i årene fremover i takt med, at kravene til udledning af "urent" vand – eksempelvis vaskevand, ballastvand mv. – skærpes. I den forbindelse vil det være væsentligt, hvis havnene tilskyndes til at foretage de nødvendige investeringer med mulighed for at opnå støtte fra TEN-T programmet.

Danske Havne

Danske Havne har modtaget Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning i høring. Danske Havne ønsker, at fremsætte følgende bemærkninger til forslaget.

Danske Havne anerkender Kommissionens vision for et europæisk transportnet frem til 2050. Forslaget fremstår som en løsning på et hidtil manglende element i det indre marked og et vigtigt konkurrenceparameter i den globale handel. Overordnet set vil forordningen være til gavn for Danmark og de danske erhvervshavne. Der bør dog tages højde for særlige nationale og regionale forhold og dermed tænkes mere fleksibelt i forhold til kravene i både core network og comprehensive network.

Investering i infrastruktur handler jf. kommissær Siim Kallas om værdiskabelse i form af økonomisk vækst, jobskabelse, og bæredygtig brug af ressourcerne. Forudsætningen for økonomisk vækst er samhandel. Forudsætningen for samhandel er effektive transportkæder. Transport er ikke et mål i sig selv, men bør ses som et naturligt middel til jobskabelse og økonomisk vækst. Europas havne har samtidig en nøglerolle i omstillingen til en mere bæredygtig og miljørigtig økonomi.

I en dansk optik handler investering i infrastruktur også om at skabe et Danmark i balance. Danske Havne anerkender Kommissionens oplæg til, at der ud over et prioriteret kernetværk er støttemuligheder for de øvrige regionale havne i comprehensive network. Regionale transportknudepunkter er nødvendige for at Danmark har berøring med godsstrømmene og adgang til det centrale transportnet samt disses afledte værditilvækst.

Europæiske havne varierer i omfang og skala. Større havne er for det meste kendetegnet ved at være trafikale centre, der hele tiden arbejder på at optimere godsstrømmen. For små og mellemstore havne, er det meget vigtigt, at havnen virker som et kommercielt center for at bevare og tiltrække service- og



industri sektoren på havnen. Jf. tal fra Kommissionen tegner den maritime økonomi sig for en produktionsværdi på omkring 450 milliarder euro.

Særlige bemærkninger til søfartsinfrastruktur

Kravene til havne placeret på øer tager ikke højde for Danmarks sammensætning af øer eller fremtidige transportkorridorer (artikel 24, stk. 2, pkt. c). Formuleringen har f.eks. betydning for Østsjælland, hvor Køge Havn ikke er med i netværket. Køge Havn er en del af Sjællands vigtigste multimodale logistikklynge. Havnen vil fremadrettet spille en særlig rolle i forhold til godsstrømme til København, nærskibsfart og banekorridoren via Femern forbindelsen. Danske Havne anbefaler, at teksten rettes til følgende:

Søhavnen er beliggende på en ø og er det primære maritime adgangspunkt til en NUTS 3-region i det samlede net.

Under behandlingen af transporthvidbogen i Europa-Parlamentet blev kilometergrænsen kritiseret (artikel 24, stk. 2, pkt. d). Der er lagt op til, at udkantshavne skal have en afstand på minimum 200 km fra nærmeste havn i comprehensive network. Der bør her tages højde for særlige nationale og regionale forhold og dermed tænkes mere fleksibelt. For Danmarks vedkommende har de 200 km stor betydning, og tallet virker som grebet ud af luften. Der er stor forskel på de danske havne i kompetencer og erhvervsklynger. Kommissionens fokus er primært på godstransport, hvilket kan have negativ indflydelse for de danske fiskerihavne, da landinger af fisk ikke tælles med i godsomsætningen.

Særlige bemærkninger til infrastrukturkomponenter

Der gælder særlige regler for godsterminaler og logistiske platforme (artikel 33). Kolding Havn er direkte forbundet med en godsterminal og bør betragtes som en logistisk platform. Den logistiske platform har mulighed for at udføre logistiske aktiviteter med skib, bil og tog. Derved indfrier Koldings logistiske platform grænseværdien for håndtering af bulk.

Særlige bemærkninger til transportkorridorer

En engelsk transportkorridor. Stort set al dansk-engelsk samhandel foregår via Esbjerg, hvorfor Esbjerg bør anses som en kernekorridor, der binder Copenhagen-Malmö Ports og Aarhus Havn sammen med England. Også i forhold til Kommissionens ønske om at fremme motorveje til søs, herunder nærskibsfart, og adgangen til bane fra havnen, passer Esbjerg Havn godt ind som tredje ben i core network. Dette vil binde godsstrømme fra Finland, Sverige og Danmark sammen med England og Benelux. En inddragelse af Esbjerg i hovednettet vil samtidig lette belastningen af det øvrige transportnet.

Særlige bemærkninger til forordningens implementering



Forordningen mangler konkrete delmål og prioriteringer for at nå hovedmålene i 2030 og 2050. Der er ud over retningslinjer brug for en eksplicit handleplan for en effektiv implementering og koordinering mellem medlemslandene og indbyrdes i transportsektoren. Dette kan bl.a. være med til at løfte den store udfordring, der ligger i den modale sammenhæng mellem godsfragt ad vandvejen og via jernbanen.

Særlige bemærkninger til fossile energikilder

Olie og usikkerheden i oliens oprindelseslande gør transportens omkostninger uforudsigelig. Adgang til alternative energikilder kædet sammen med forskning kan være med til at mindske usikkerheden, skabe nye markeder og forbedre den negative påvirkning af miljøet.

Kommissionens forslag har et mål om at reducere CO₂ udledninger på tværs af transportsektoren. Dette punkt bør indeholde konkret information om metode og omkostninger forbundet med målet. Kommissionen bør som udgangspunkt ikke have blind tillid til den teknologiske udvikling af elektriske transportformer og transportsektorens adgang til grønne energikilder. Konkret viden bør være grundlaget i en så omfattende strategi, der strækker sig over 20 henholdsvis 40 år.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 19. oktober 2011 vedrørende ovennævnte. Vi skal i den forbindelse henvise til vore bemærkninger i brev af 3. november 2011 til finansministeriet om oprettelse af netværksforbindelser i Europa, ændring af TEN-T finansforordningen samt ændring af afgørelse om etablering af et rammeprogram for konkurrenceevne og innovation. Brevet blev tilsendt Transportministeriet i elektronisk kopi.

Dansk Erhverv støtter generelt kommissionens fokus på infrastrukturuområdet og skal erklære sig enig i, at hovedformålet med retningslinjerne skal være at fastlægge et fuldstændigt og integreret transeuropæisk transportnet, der dækker alle medlemsstater og regioner og ikke mindst danner grundlag for en afbalanceret udvikling af alle transportformer samt sikrer, at synergierne mellem de forskellige transportformer udnyttes bedst muligt.

Danske Speditører

Danske Speditører støtter kommissionens fokus på infrastrukturuområdet. Hovedformålet med retningslinjerne bør være et integreret transeuropæisk transportnet, der dækker alle medlemsstater og regioner, danner grundlag for en balanceret udvikling af samtlige transportformer og tilstræber synergi mellem de forskellige transportformer.

DI – Organisationen for erhvervslivet



DI hilser forslaget velkommen. Der er tale om et vigtigt forslag, som den danske regering overordnet bør støtte.

Generelle betragtninger

Økonomisk vækst er betinget af varers og personers frie mobilitet. DI anser udviklingen af det transporteuropæiske netværk for transport, TEN-T, som grundstenen for den grænseoverskridende mobilitet inden for EU og derved et bærende element for Europas fremtidige vækstmuligheder.

Velfungerende infrastruktur er af væsentlig betydning for danske virksomheders konkurrencekraft. Særligt for eksporterende virksomheder er den grænseoverskridende infrastruktur inden for EU, herunder specielt til vores nabolande, af afgørende betydning. Det bemærkes i den forbindelse, at en betydelig del af Danmarks og EU's internationale handel foregår via havnene.

DI støtter den foreslåede model for europæisk infrastruktur, der bygger på et "samlet net" (comprehensive) og et "hovednet" (core).

DI noterer i den forbindelse med tilfredshed, at Kommissionen understreger vigtigheden af multimodalitet og behovet for at investere i infrastruktur, der samordner transport-formerne, herunder både havne, lufthavne, stationer og fragtterminaler.

Optimering af de enkelte transportinfrastrukturer (veje, baner, havne, lufthavne, m.m.) kombineret med et effektivt samspil mellem alle transportformer fremmer en effektiv europæisk transportsektor og understøtter dermed en bæredygtig økonomisk vækst.

Finansieringsrammen påvirker retningslinjerne

DI bemærker, at der trods det stærke udspil fra Kommissionen fortsat er en stærk usikkerhed om finansieringsrammen for det europæiske infrastrukturnet. I den nuværende flerårige finansielle ramme (2007-2013) er der afsat 8 mia. euro til TEN-T. EU-Kommissionen foreslog imidlertid i sin tid at afsætte 20 mia. euro, men det blev efterfølgende beskåret dramatisk i Rådet. I lyset af dette beklager DI, at Kommissionen 'kun' foreslår 21,7 mia. euro, til investeringer i transportinfrastruktur.

Kommissionens egne tal viser, at der frem mod 2020 skal investeres 500 mia. euro for på tilfredsstillende vis at udbygge den europæiske transportinfrastruktur i overensstemmelse med ønsket om et sammenhængende indre marked. Selv om hovedparten af finansieringen skal løftes af medlemslandene og andre parter, er 21,7 mia. euro til transportinfrastruktur langt fra tilstrækkeligt.



Derfor bør der i rådsforhandlingerne arbejdes for, at EU-Kommissionens foreslåede beløb på 21.7 mia. euro til transportinfrastruktur som minimum fastholdes.

I modsat fald er det DI's frygt, at de retningslinjer, som er indeholdt i det foreliggende forslag til forordning, vil vise sig at være umulige at opnå, og at ambitionen om en sammenhængende europæisk transportinfrastruktur må opgives.

Implementering

DI er tilfreds med, at der opstilles langsigtede planer for infrastrukturen, men advarer samtidig mod de lange sigtelinjer mod en fuld implementering af hovednettet og det samlede net i hhv. 2030 og 2050 (dog også 2050 for koblingen af lufthavnene i hoved-nettet).

Det er væsentligt, at indføre en mekanisme, som sikrer fremskridt i udviklingen af TEN-T nettet, da der ellers vil være en risiko for, at projekterne udskydes til sidst i perioden eller slet ikke bliver gennemført. Derfor hilser DI de udvidede planer og rapporteringer vedrørende hovednettet velkommen.

Forordningens stilling i forhold til andre retsakter bør dog afklares med hensyn til status og tidsrammer, således at TEN-T-forordningens sigtelinjer frem mod 2050 ikke betyder en udskydelse af implementering af allerede vedtagne standarder, f.eks. for ERTMS på jernbaneområdet.

DI er meget enig i, at der stilles konkrete krav til infrastrukturens udformning, kvalitet, standarder, m.v.

Dog er det vigtigt, at man ikke forpligter sig ud over, hvad der giver mening. Det bør fx ikke pålægges den danske stat at investere i jernbaneforbindelser til alle TEN-T-havne, jf artikel 26.1.(a), med mindre det er samfundsøkonomisk rentabelt. Artikel 7.2.c skulle gerne sikre, at der hverken gives EU-medfinansiering til eller skal gennemføres projekter, hvis grundig analyse viser, at investeringerne ikke er samfundsøkonomisk rentable. DI finder dette meget vigtigt.

Investeringer i infrastruktur bør foretages dér, hvor det samfundsøkonomiske afkast er størst, og hvor væksten i den private sektor understøttes bedst. DI kunne derfor godt ønske sig, at de økonomiske kriterier i artikel 7.2 blev trukket klarere frem, fx i TEN-Ts målsætninger i artikel 4 og/eller som en prioriteringsmekanisme, så de mest rentable projekter gennemføres først og/eller opnår mest medfinansiering.

DI noterer sig også, at ERTMS og elektrificering af jernbanen skal være gennemført for hovednettet inden 2030 og for det samlede net inden 2050. I



henhold til klimadagsordenen og ud fra en effektivitetsbetragtning bør dette fortsat være højt prioriteret.

En elektrificering af hovedbanenettet vil være en stor fordel for både gods- og passager-transport på jernbane, og DI skal derfor opfordre til en elektrificering af hovedbanenettet i Danmark fremrykkes.

Ligeledes noterer DI med tilfredshed, at parkeringspladser - herunder sikre rasteplasser - er en prioritet inden for vejinfrastrukturen.

Endvidere bemærker DI, at to danske havne er udpeget til hovednettet, og vil i den forbindelse gerne opfordre den danske regering til at fremme investeringer i disses bag-landsinfrastruktur, så der sikres en bedre kobling med det overordnede infrastrukturnet.

Undgå konkurrenceforvridende driftstøtte

Enkelte steder rummer forslaget til forordning elementer, der ikke har med selve infrastrukturen at gøre, men bevæger sig ind på en regulering af selve brugen af infrastrukturen. DI vil gerne advare mod dette.

Det drejer sig bl.a. om artikel 4.2.(f) om ”tilskyndelse til omfattende anvendelse af trans- port med den mest CO₂-neutrale virkning”. For det første kan den teknologiske udvik- ling på sigt ændre, hvad der er ’grønne’ transportformer, og for det andet kan støtte til specifikke transportformer risikere reelt at være skjult statsstøtte. Dermed risikerer man at skævvride konkurrencen – både mellem og inden for transportformerne.

Problemstillingen er den samme i artikel 25, som omhandler medfinansiering af Sømotorveje (Motorways of the Sea). TEN-T-programmet bør anvendes til anlæg af infrastruktur på land og til innovation og teknologiudvikling, men på ingen måde til støtte af drift af kommercielle ruter eller til køb af skibe eller bestemt teknologi.

Ligeledes omtaler artikel 38 såkaldte ”godstransporttjenester”, som kun i begrænset om-fang synes at være relevant for et infrastrukturprogram, da transport og tjenesteydelser reguleres af andre EU-regelsæt.

Oversættelsesfejl

Den danske oversættelse af artikel 10.(i) er ikke korrekt i forhold til den engelske udgave. Den danske version taler om at ”undgå byområder i forbindelse med jernbanegods-transport”, mens den engelske original anvender begrebet ”bypassing urban areas”. Der er temmelig stor forskel på de to begreber, idet ”bypassing” snarere betyder ”(muliggøre) udenomskørsel”, hvilket ikke indikerer et stop for jernbanegodstransport i byområder. Fejlen



gentages i artikel 36.(f). Den danske sprogversion bør derfor rettes disse to steder.

Danske Havnevirksomheder

Danske Havnevirksomheder vil gerne udtrykke opbakning til Danske Havnes høringssvar på havneområdet.

For de mere overordnede betragtninger henviser Danske Havnevirksomheder til DI's høringssvar.

DTL – Dansk Transport og Logistik

Med henvisning til høring af 19. oktober, 2011, skal Dansk Transport og Logistik hermed fremsende sine umiddelbare kommentarer til Kommissionens forslag til forordning om Unionens retningslinjer for det transeuropæiske transportnet. Vi skal dog samtidig henviser til vores tidligere kommentarer af 2. november, 2011 til de finansielle forslag knyttet til TEN-T.

Dansk Transport og Logistik – der repræsenterer det danske transporterhverv ad vej og på bane – skal ikke forholde sig til alle de elementer, som berøres i forslaget, men vil fokusere på de elementer, der er centrale for brugerne af infrastrukturen.

Kommissionen peger med rette på infrastruktur som et hovedelement i en transportpolitik for EU. Vi hilser velkommen, at Kommissionen tillægger infrastruktur så stor betydning både hvad angår bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur og etablering af ny infrastruktur.

Vi skal blot pege på den aktuelle danske debat for at fremhæve betydningen af disse forhold. Transportsystemerne i dag lider under næsten akut kapacitetsmangel af den ene eller den anden grund. Anlægsprojekter kan afhjælpe dette, men det er langsigtede løsninger, der ikke vil skabe ny kapacitet på kort sigt. Indførelse af modulvogntog i EU, tilpasninger af vægtgrænser, regulering af kørselsrestriktioner i og udenfor byer for at afskaffe forbud mod kørsel på de tidspunkter, hvor infrastrukturen benyttes mindst m.v. er til gengæld tiltag, der kan have en positiv hurtig effekt.

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

DTL skal særligt pege på to faktorer, som vi finder, har stor betydning for vurderingen af EU's indsats for infrastruktur. Den ene vedrører flaskehalse, hvor Kommissionens forslag med rette sætte mere fokus på dette end tidligere



inden for TEN-T. DTL skal dog også advare imod en tro på, at flaskehalse kan løses nemt. Hvis det var tilfældet, ville de fleste nationale myndigheder nok have fjernet de flaskehalse for lang tid siden. Tidligere erfaringer med arbejde med flaskehalse i EU viste, at selvom en flaskehals kan have grænseoverskridende effekter, er det overordentligt vanskeligt for EU at bidrage til at løse flaskehals problemerne. Men ikke desto mindre, kan en flaskehals et sted fastlægge den samlede kapacitet i en stor del af infrastruktursystemet i EU. Fokus bør derfor stadig være at løse flaskehalse i systemet. Den anden faktor vedrører et bedre fokus på at løse de konkrete problemer i EU's infrastruktur, snarere end at forfølge en politik, om at overflytte gods mellem transportformerne. Man kan ikke udvikle og fremme jernbane transport og søtransport ved at gøre forholdene for godstransport ad vej ringere eller mere besværlige. 85% af vejtransport er kørsler under 150 km – en afstand hvor jernbaner og søfart alligevel ikke betragtes som et alternativ. Desuden indgår netop vejtransport i næsten alle intermodale transportkæder, der indeholder bane- el-ler søtransport, og en effektiv vejtransport er derfor vigtig for de intermodale transportere. Det har vi et meget positivt eksempel på i Danmark, hvor de danske havne var meget aktive i forbindelse med etableringen af det igangværende forsøg med modulvogntog, og stort set alle erhvervshavne i Danmark har i dag adgang for modulvogntog, ligesom i øvrigt også de to største vej-bane-kombiterminaler har.

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

Det forudsættes dog, at et sådant prioritetsnetværk også tager hensyn til EU's geografiske forhold og den regionale mangfoldighed og fortsat fokuserer på at sikre alle regioners adgang til hele EU. Dermed bliver knudepunkter i form af intermodale terminaler, havne, men også transportcentre mv. mere afgørende end nogensinde for at sikre godsets uhindrede transport. I sin nuværende form synes forslaget at tage dette med i betragtning.

DTL finder derfor, at det er afgørende under forhandlingerne at fastholde, at forslagets elementer er et samlet hele, hvor man ikke kan pille ved de enkelte elementer uden at det påvirke resten af elementerne.

I lyset af erfaringen med TEN-T de sidste 10-15 år, synes det at være hensigtsmæssigt at fokusere på de områder, hvor EU har kunnet gøre en forskel. Det synes særligt i områder, der kræver en bred indsats for forskning



og udvikling og en fælles europæiske indsats. ERTMS er et eksempel, Galileo er et andet (uden dog at DTL i den sammenhæng udtaler sig om hvorvidt Galileo er en god ide eller ej). EU synes derfor at kunne bidrage med tiltag, der fokuserer på at sikre en bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur – som anlagt af medlemsstaterne, en fælles teknologisk udvikling, og en indførelse af en samlet fælles EU løs-ning, snarere end 27 enkelt-stående nationale løsninger.

DTL finder derfor Section 7 – Common Provisions afgørende, idet det sikres, at infrastruktur opfattes bredere end blot asfalt eller skinner lagt på jorden. Hvis man vil fremtidssikre EU's politik for TEN-T synes det at være hensigtsmæssigt allerede nu at erkende, at f.eks. ITS er ikke kun et spørgsmål om infrastruktur men også om samspillet mellem køretøjer og infrastruktur. Kommissionens henvisning til nye former for energi til køretøjer stiller samme udfordring. I begge tilfælde kan TEN-T politikken vise sig at være et effektivt og nyttigt instrument.

DTL savner til gengæld, at Kommissionen er villig til at være rigtig ambitiøs og pege på, at en måde at optimere infrastruktur på er her og nu ved at anvende dagens teknologi. Modul-vogntog er et eksempel, hvor samfundet på én gang kan forbedre effektiviteten virksomheds- og samfundsøkonomisk og reducere emissionerne. DTL skal også pege på vores katalog over 49 måder at spare brændstof på ved at anvende eksisterende produkter og muligheder:
<http://issuu.com/sandgreen/docs/dtl-klima-brochure-2009>

Enkelte artikler

Til enkelte artikler skal vi kommentere følgende:

Art. 4: Vi hilser velkomment at ”safety and security” nævnes i art 4.2 litra h. Det er afgørende at infrastruktur tager disse forhold med i betragtning. I den forbindelse skal vi dog fortsat pege på det ulige forhold, der p.t. er i EU for så vidt angår ”safety and security” for transportformerne, idet alle andre transportformer end vej har egne agenturer, der har ansvar for disse områder. Vi kan være bekymret for, at der vil være tilstrækkelig fokus på vej i den sammenhæng.

Art. 10: DTL kan være bekymret for, at nogen af de prioriteter, som denne artikel skal ud-trykke, mere er udtryk for ideer Kommissionen har (multimodal scheduling, tracking and tracing), end hvad markederne reelt efterspørge. Og hvis markederne reelt efterspørge disse instrumenter, giver det så mening, at EU er involveret? Det er derfor vigtigt, at artiklen ikke ses som et mandat til Kommissionen til at aktivt arbejde for disse ting, men snarere at artik-len er udtryk for, hvad infrastruktur af høj kvalitet bør indeholde.

Art. 20 + art 40: DTL hilser velkomment, at der er fokus på rasteplasser som en integreret del af vejinfrastruktur, og at sikkerhed ligeledes skal være en



integreret del. DTL skal dog anbefale den danske regering at arbejde for en mere forpligtende tekst i art. 40.

Finansiering

Afslutningsvis skal DTL pege på, at det foreliggende forslag er ganske ambitiøst. Vi hilser det velkomment, men finder at der er et klart forhold mellem ambitionsniveau og finansieringsmuligheder. Kommissionens eget udspil om finansiering – Connecting Europe, project-bonds – er ligeså ambitiøst som retningslinjerne og det finder vi positivt. Vi håber, at Kommissionens ambitioner på finansieringssiden kan opfyldes, og at medlemsstaterne anerkender betydningen af investeringer i infrastruktur særligt i disse tider, som en investering i fremtiden.

Skulle Kommissionens ambitioner for finansiering imidlertid ikke blive opfyldt, bør retningslinjerne tilpasses til et niveau, som er realistisk. Under alle omstændigheder finder DTL det ikke acceptabelt, at medlemslandene i givet fald blot ser på at anvende infrastrukturafgifter som et finansieringsmiddel. At gøre brugen af infrastruktur – særligt for gods ad bane og veje – dyrere blot for at opnå finansiering vil være i modstrid med de ambitioner, det foreliggende forslag forsøger at opnå, for så vidt angår mobilitet i EU for gods og passagerer.

Endelig skal DTL bemærke, at vedtages dette nye forslag for retningslinjer for TEN-T, bør Kommissionen revidere Marco Polo programmet for at undgå overlap og uklarheder. Midlerne i Marco Polo programmet kunne passende anvendes til en mere fokuseret indsats for at reducere CO₂ uanset hvilken transportform, der anvendes.

ITD (International Transport Danmark)

Kommissionen fremlægger i forslaget en række muligheder for, hvordan politikken vedr. de transeuropæiske transportnet bedst kan udvikles med henblik på at møde fremtidens krav. Hovedtanken er at sikre, at målene med den hidtidige TEN-indsats nås, og at disse fortsat er tilstrækkelige.

ITD mener, at forslaget er et relevant papir, og Kommissionen skal have ros for at være kritisk over for de mangler, der har været i forbindelse med de hidtidige TEN-projekter. Ved at have de kritiske briller på opnås en fri og fordomsfri diskussion af de muligheder, som TEN-nettet vil betyde for EU de kommende år.

ITD mener overordnet set, at målsætningen for en TEN-politik bør basere sig på bestemmelser, der sikrer lige og gennemsigtige vilkår for alle TEN-projekter. Vi er enige med Kommissionen i, at TEN-projekterne er en meget væsentlig del i den fortsatte videreudvikling af EU's indre marked.



ITD er også enig i, at der med fordel kan skelnes mellem en tostrengt tilgang, som består af et samlet net og et hovednet. Hovednettet skal være færdigt med udgangen af 2030, mens det samlede net skal være tilendebragt senest ved udgangen af 2050. Det kan dog diskuteres, om en sådan tidshorisont ikke er for lang, idet rigtig mange forudsætninger for prognoserne naturligt vil skifte hen over en så lang tidshorisont.

Tidligere oplæg om TEN-projekterne bar præg af, at de foreslåede initiativer ikke har været tydelige og konkrete nok i forhold til at kunne udgøre en reel aktiv og tydelig formuleret EU-politik. Det foreliggende forslag har dog gjort op hermed, og der er nu udarbejdet nye kort med skitser til de godkendte TEN-transportnet.

Vi er derfor tilfredse med, at målsætningerne nu er forenkede, klare og tydelige, og at forordningsudkastet indeholder konkrete forslag til initiativer.

ITD lægger dog vægt på, at det er nødvendigt at afklare forskellen mellem de nationale og EU's kompetenceområder, og at der ved gennemførelse af projekterne i høj grad bør gøres brug af OPP-projekter. Vi mener videre, at transportpolitikken i forhold til TEN bør være så bredt dækkende som muligt og afspejle alle relevante områder, dvs. finansiering, miljø, trafiksikkerhed, fremkommelighed, geografi, topografi, ITS mv.

Set fra dansk side er det glædeligt, at transportnettet er tænkt som et net på tværs af Europa. Det betyder alt andet lige, at alle regioner i EU gøres tilgængelige, således at også randområderne sikres muligheder for øget integration og samhandel med de øvrige dele af EU.

Nu står så implementeringen tilbage, en implementering, der skal gennemføres hen over de næste mange år. De enkelte projekter er ikke med TEN-nettet sikret gennemførelse, men det er givtigt, at der med det foreliggende forordningsudkast foreligger en ramme for det videre arbejde i bestræbelserne på at integrere de europæiske transportkorridorer i EU. Det er uden tvivl en stor udfordring ved at få sikret den nødvendige finansiering af projekterne de kommende år, også selvom der i oplægget henvises til den såkaldte "Connecting Europe-facilitet".

Alt taler for, at en forbedret infrastruktur i bred forstand (transport, energi, digitalt bredbånd o.a.) er til stor gavn for samtlige EU-landes virksomheder og befolkninger.

Høring vedrørende Netforbindelser i Europa (Connecting Europe Facility):

Enkelte organisationer har i deres høringssvar til TEN-T-retningslinjerne også henvist til deres høringssvar for så vidt angår Kommissionens forslag til forordning om Netforbindelser i Europa. Derfor er disse høringssvar indsat neden for:



DI – Organisationen for erhvervslivet

DI har modtaget Kommissionens forslag til forordning om oprettelse af 'netværksforbindelser' i Europa i høring. DI ønsker at fremsætte følgende bemærkninger til forslaget, som fremadrettet henvises til som 'Connecting Europe Facility'.

Velfungerende grænseoverskridende infrastruktur er en forudsætning for europæisk konkurrenceevne. EU's budget kan løfte investering i grænseoverskridende infrastruktur, som uden EU's midler ikke ville blive realiseret. Det gælder inden for såvel transport og energi som IKT. DI hilser derfor forslagets budgetmæssige op-prioritering af europæisk infrastruktur igennem 'Connecting Europe Facility' velkommen.

DI ser positivt på forslagets sigte om at forenkle og skabe gennemsigtighed i allokeringen af midler, ikke mindst i forhold til at skabe en sammenhængende ramme for tildelingen af midler på tværs af de tre sektorer.

I lyset af infrastrukturens betydning for økonomisk vækst beklager DI, at der 'kun' er afsat godt 4 pct. af det samlede EU budget, svarende til 40 mia. euro, til investeringer i infrastruktur gennem 'Connecting Europe Facility'.

EU-Kommissionens egne tal viser, at det frem mod 2020 skal investeres 500 mia. euro for på tilfredsstillende vis at udbygge den europæiske transportinfrastruktur i overensstemmelse med ønsket om et sammenhængende indre marked. EU-Kommissionens energiinfrastrukturpakke fra november 2010 peger endvidere på, at der frem mod 2020 skal investeres i størrelsesordenen 200 mia. euro i energiinfrastruktur, for at EU kan leve op til sine energi- og klimamålsætninger. Endeligt fastslår EU-Kommissionen, at der skal investeres omkring 270 mia. euro for at realisere målsætningen om hurtig bredbåndsforbindelse til alle borgere og virksomheder i Europa.

Selv om hovedparten af finansieringen skal løftes af medlemslandene, vidner investeringsbehovet inden for transport, energi og IKT om, at 'Connecting Europe Facility' med den foreslåede størrelse på 40 mia. euro langt fra alene er tilstrækkelig til at sikre EU2020 strategiens målsætninger om et mobilt, ressourceeffektivt og innovativt Europa.

Et tæt offentligt privat partnerskab er derfor en nødvendighed for at løfte investeringsbehovet. I forlængelse heraf ser DI positivt på forslaget om at gøre større brug af innovative finansieringsredskaber i forbindelse med større infrastrukturprojekter, f.eks. ved hjælp af udlån gennem den Europæiske Investeringsbank.

I forhold til udstedelse af såkaldte projektobligationer finder DI det vigtigt, at der udvises forsigtighed, således at 'budgetgarantier' forbeholdes projekter,



hvor grundig analyse viser, at projekterne er rentable fra såvel et finansielt som et samfunds-økonomisk perspektiv.

DI understreger endvidere vigtigheden af, at der altid foretages en samfundsøkonomisk vurdering og evaluering af de enkelte projekter, der skal modtage støtte fra 'Connecting Europe Facility', og at tildelingen baseres på hvilke projekter, der bi-drager mest til vækstdagsordenen. Desuden bør det være en grundpræmis, at omkostninger til investeringer, der modtager støtte, fordeles mellem landene på en måde, der både sikrer dansk og europæisk konkurrenceevne.

Særlige bemærkninger til TEN-T

Økonomisk vækst er betinget af varers og personers frie mobilitet. Det gælder historisk såvel som det gælder for genopretningen af europæiske økonomier. DI anser af samme grund udviklingen af det transporteuropæiske netværk for transport, som grundstenen for den grænseoverskridende mobilitet og derved som et bærende element for Europas fremtidige vækstmuligheder.

For danske virksomheder er arbejdskraftens frie bevægelighed og adgang til transport af varer via velfungerende infrastruktur af væsentlig betydning for virksomhedernes konkurrencekraft. Særligt for eksporterende virksomheder er den grænse-overskridende infrastruktur inden for EU, herunder specielt Danmarks infrastrukturelle forbindelse til vores nabolande, af afgørende betydning.

I den nuværende flerårige finansielle ramme (2007-2013) er der afsat 8 mia. euro. EU-kommissionen foreslog imidlertid i sin tid at afsætte 20 mia. til TEN-T. Det blev efterfølgende beskåret dramatisk i Rådet. Fra dansk side bør der i rådsfor-handlingerne insisteres på, at beløbet på 21.7 mia. euro til transportinfrastruktur, som EU-Kommissionen har foreslået, som minimum fastholdes.

Særlige bemærkninger til TEN-E

Grundlæggende er det DI's holdning, at investeringer i energiinfrastruktur så vidt muligt skal være drevet af kommercielle interesser. For energiinfrastruktur er der imidlertid en række forhold, der betyder, at mange projekter af strategisk betydning for det indre marked for energi og for omstillingen af energisystemer ikke er kommercielt levedygtige.

Hidtil, under TEN-E, har der i perioden 2007-2013 været afsat 155 mio. euro til energiinfrastruktur. Med de godt 9,1 mia. euro, som foreslås afsat til energiinfrastruktur i perioden 2014-2020 under 'Connecting Europe Facility', er der tale om en væsentlig – og hensigtsmæssig – opprioritering af energiinfrastrukturen, som DI betragter som et strategisk vigtigt



indsatsområde på EU niveau. Fra dansk side bør der derfor stilles krav om, at de 9,1 mia. euro som minimum fastholdes.

Særlige bemærkninger til IKT

DI er enig i, at det er vigtigt at fremme den digitale infrastruktur i EU. Men DI er ikke enig i prioriteringen af midler, som kommissionen lægger op til.

Af de 9,2 mia. euro, der afsættes, foreslår kommissionen, at 7,1 mia. kr. bruges til infrastruktur, mens kun en mindre del målrettes selve anvendelsen af bredbånd. I Nordeuropa er udbygning af infrastruktur hovedsageligt markedsdrevet. I et dansk perspektiv er offentlig støtte til udbygning af digital infrastruktur derfor ikke den mest hensigtsmæssige prioritering.

Investeringer i digital infrastruktur giver kun mening i det omfang, at det samtidig lykkes at øge efterspørgslen på digitale tjenester. DI ser derfor gerne, at flere midler målrettes brug af offentlige digitale tjenester. Det kan være på velfærdsteknologiområdet eller inden for uddannelse og andre e-government tjenester, hvor brug af (3D-) billeder kan være med til at øge brugervenligheden, styrke den objektive sagsbehandling samt fremme produktiviteten i den offentlige sektor.

DI foretrækker derfor en mere efterspørgselsdrevet udvikling frem for en ensidig støtte til at udbygge infrastrukturen.

Dansk Transport og Logistik (DTL)

Der henvises til høring fra Transportministeriet af 19. oktober, 2011 om hhv om oprettelsen af 'Netværksforbindelser i Europa' KOM(2011)655 med meddelelse og om Kommissionens forslag (KOM(2011)659 til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af TEN-T-finansforordningen (EC/2007/680) samt ændring af afgørelsen om etableringen af et rammeprogram (2007-2013) for konkurrenceevne og innovation.

Dansk Transport og Logistik kan generelt tilslutte sig betydningen af at mobilisere investeringer i infrastruktur, særligt for transport. Det hilses velkomment, at Kommissionen udviser initiativ for at skaffe ekstra finansiering gennem et pilotforsøg med project bonds for nærmere at kunne vurdere betydningen af denne form for finansiering for de fremtidige behov på infrastrukturuområdet. Vi forudsætter dog, at fokus er på at fastholde en så billig finansiering som muligt og ikke blot at finde alternativer til statsligt engagement. Endvidere forudsætter vi, at hele øvelsen baseres på at undgå dobbelt betaling – dvs at betalingen ikke skal ende i både vejafgifter og subsidierede lån/project bonds, som i sidste ende begge betales af skatteyderne og virksomhederne. Dette vil i øvrigt være i overensstemmelse med Kommissionen egen politik, der blandt andet understreger behovet for, at f.eks. betalte vejafgifter føres tilbage i erhvervet.



Hvad angår forslaget om oprettelse af Netværksforbindelser i Europa støtter Dansk Transport og Logistik som udgangspunkt forslaget, men kan ikke tilslutte sig de angivne ”specific sectoral objectives” i art. 4. Faktisk betragter vi art.4 som i modstrid med art. 3. Art. 3 taler generelt om behovet for korridorer, der er bæredygtige, vækstskabende, skaber sammenhørighed, og fremme f.eks. energieffektivitet. I art.4 defineres dette for transport snævert til alene at blive målt på længden af de konventionelle og højhastighed jernbanenet.

Med den foreslåede tekst i art. 4,stk. a (ii) afskære EU sig fra at fremme vækst og beskæftigelse gennem udvikling af en bæredygtig og vækstskabende godstransport ad vej, som er et nødvendigt alternativ til jernbaner, når den tilstrækkelige kapacitet og kvalitet ikke er tilstede og i særdeleshed vil kunne skabe samhørighed til regioner og egne afskåret fra brugen af jernbaner. Hertil kommer, at EU i andre sammenhæng konsekvent har talt om behovet for at transportformerne skal arbejde sammen og supplere hinanden. Den foreslåede art. 4 synes også at være i strid med dette overordnede mål.

DTL må derfor tage afstand fra teksten i art 4, stk. a (ii) og anmode om, at den danske regering kun accepterer en tekst, der både er mere realistisk og tager hensyn til EU's behov for alle transportformer.

DTL skal dog samtidig hilse velkommen, at den foreslåede tekst i art. 10 åbner op for etablering af sikre rastepladser som en modtager af støtte.

Afslutningsvis skal DTL tage forbehold for sine bemærkninger i lyset af de klare relationer mellem alle forslag mv i denne sag. I særdeleshed skal DTL fremsætte betragtningen, at prioriteter, hensigter og overordnede planer for udviklingen af TEN-T har mere begrænset betydning ifald EU ikke vil kunne enes om den øgede bevilling til investering i TEN, som foreslået af Kommissionen.

Dansk Erhverv

Høring om oprettelse af netværksforbindelser i Europa, ændring af TEN-T finansforordningen samt ændring af afgørelse om etablering af et rammeprogram for konkurrenceevne og innovation

Dansk Erhverv har modtaget Transportministeriets høring af 19. oktober, 2011 om ovennævnte. Der henvises til hhv. KOM(2011)655, (KOM(2011)659 (EC/2007/680) samt rammeprogram 2007-2013.

Dansk Erhverv er overordnet positiv over for mobilisering af investeringer i infrastruktur. Vi finder derfor et pilotforsøg med project bonds interessant og konstruktivt.

Vi skal dog betinge, at øvelsen udføres i overensstemmelse med kommissionens politik om, at de indkomne midler bibeholdes i infrastrukturområdet.



For så vidt angår forslaget om oprettelse af Netværksforbindelser i Europa støtter Dansk Erhverv som udgangspunkt forslaget, men kan ikke tilslutte sig de angivne mål i art. 4. Vi anser art. 4 som værende i modstrid med art. 3, der generelt omhandler behovet for korridorer, der er bæredygtige, vækstskabende, skaber sammenhørighed, og fremmer fx. energieffektivitet. I art. 4 defineres dette for transport snævert til alene at blive målt på længden af de konventionelle - og højhastighedsjernbanenet, hvilket slører fokus for forslaget.

Med den foreslåede tekst i art. 4, stk. a (ii) afskærer EU sig fra at fremme vækst og beskæftigelse gennem udvikling af alle transportformer i samspil, hvor hver enkelt form udnyttes maksimalt, hvilket ellers er EU's mål. Der henvises eksempelvis til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for det transeuropæiske transportnet KOM(2011)650, hvori anføres, at ”hovedformålet med retningslinjerne er at fastlægge et fuldstændigt og integreret transeuropæisk transportnet, der dækker alle medlemsstater og regioner og danner grundlag for en afbalanceret udvikling af alle transportformer og derved maksimere nettets merværdi for Europa.”

Dansk Erhverv skal derfor indstille, at den danske regering arbejder på, at teksten bringes i overensstemmelse med EU's generelle målsætninger på området og dermed tager hensyn til alle transportformer.

Dansk Erhverv hilser velkommen, at den foreslåede tekst i art. 10 åbner op for etablering af sikre rastepladser som modtagere af støtte.

Afslutningsvis skal Dansk Erhverv tage forbehold for sine bemærkninger i lyset af de klare relationer mellem alle forslag m.v. i denne sag. I særdeleshed skal vi anføre, at prioriteter, hensigter og overordnede planer for udviklingen af TEN-T har mere begrænset betydning ifald EU ikke vil kunne enes om den øgede bevilling til investering i TEN, som foreslået af Kommissionen.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget medfører ikke i sig selv øgede omkostninger. TEN-T-budgettet for perioden 2014-2020 fastlægges i forordningen om Netværksforbindelser i Europa. Beløbet afhænger af de overordnede forhandlinger om EU-budgettet for perioden 2014-2020 (de flerårige finansielle rammer).

Forslaget, såfremt det nationalt besluttet at iværksætte de infrastrukturprojekter som Kommissionens forslag indebærer, kan føre til øgede udgifter for medlemslandene i forbindelse med opfyldelsen af de forskellige krav og forpligtelser, der for hovednettets vedkommende skal være opfyldt ultimo 2030. Det gælder for Danmarks vedkommende fx i forhold til kravet om elektrificering af hovednettet for jernbanen, hvor strækningen Fredericia-Aarhus endnu ikke er elektrificeret. Elektrificeringen af denne strækning vurderes ifølge anlægsoverslag at koste ca. 2,07 mia. kr. Kravet om



elektrificering af alle øvrige strækninger på det samlede net inden 2050 forventes ifølge anlægsoverslag at koste ca. 4,71 mia. kr. (strækningen Vejle-Herning ikke medregnet).

Kravet om at forbinde alle TEN-T-havne med jernbanenettet i 2050 vurderes at ville medføre betydelige omkostninger.

Forslaget kan potentielt føre til øgede administrative byrder for medlemslandene i forbindelse med de skærpede krav om afrapportering af tekniske og finansielle data om medlemslandenes TEN-T-net.

Arbejdet med koordinering af hovednetskorridorerne i de omtalte korridorplatforme, og kravene om udarbejdelse af fælles korridorudviklingsplaner i den forbindelse, kan ligeledes føre til øgede administrative byrder for medlemslandene.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i sine indledende bemærkninger til forslaget følgende om nærhedsprincippet:

'Den samordnede udvikling af et transeuropæisk transportnet til at understøtte transportstrømmene i det europæiske indre marked og den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i Europa forudsætter, at der iværksættes tiltag på EU-plan, da tiltag af denne art ikke kan iværksættes af de enkelte medlemsstater. Dette gælder navnlig de grænseoverskridende områder'.

Kommissionen henviser i resumeet af konsekvensanalysen for forslaget (SEK/2011/1213) til artikel 170-172 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), hvor de generelle målsætninger for og afgrænsning af EU's indsats for at støtte etableringen og udviklingen af TEN-T fastlægges. Der refereres særligt til artikel 172, hvori rammerne for anvendelsen af subsidiaritetsprincippet fremgår, herunder en central bestemmelse om, at det kræver medlemsstatens godkendelse at gennemføre projekter på dets territorium.

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet artikel 171 i TEUF fastslår, at Union skal opstille et sæt retningslinjer for udviklingen af de transeuropæiske transportnetværk. Regeringen finder, at formålene med de transeuropæiske transportnetværk kun kan gennemføres, såfremt der er en række fælles standarder for infrastrukturen.

6. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder det fornuftigt, at Kommissionens forslag til nye TEN-T-retningslinjer indebærer ambitiøse målsætninger for at skabe et egentligt fælleseuropæisk transportnet, med effektive og grænseoverskridende



transportkorridorer til gavn for både gods- og passagertransporten. Det er af afgørende betydning for at skabe vækst i Europa og i Danmark, at mobiliteten styrkes. Det er vigtigt, at TEN-T-programmet bruges til investeringer i infrastrukturen - ikke som driftsstøtte.

Regeringen støtter Kommissionens overordnede målsætninger om udbygning af grænseoverskridende strækninger, bekæmpelse af flaskehalse, bedre mulighed for multimodal transport samt udbredelse af interoperabilitet. Det er vigtigt med langsigtede politikker, der både fremmer mobiliteten og som samtidig er med til at indfri målsætningen om en kraftig reduktion i transportsektorens udledningen af drivhusgasser. I den forbindelse bør der være fokus på udviklingen af den nødvendige infrastruktur for at sikre adgangen til alternative, rene brændstoffer. TEN-T-programmet bør bidrage med støtte til at hjælpe denne udvikling på vej. Det hilses endvidere velkommen, at der er fokus på udviklingen og anvendelsen af intelligente transportsystemer (ITS) inden for alle transportformer. Her er Danmark allerede langt fremme med beslutningen om indførelse af ERTMS på jernbanenettet i år 2021.

Regeringen støtter den overordnede model med et samlet net og et hovednet, der udgør en andel af det samlede net. Det er positivt, at det kommende hovednet inkluderer næsten alle de nuværende prioritetsprojekter, herunder Femern-forbindelsen og tilhørende landanlæg. Regeringen finder endvidere, at der for de forskellige transportformer er fundet nogle fornuftige kriterier for, hvordan det samlede net og hovednettet udformes på europæisk plan, og at den danske andel af det samlede net og hovednettet har fået en fornuftig udformning. Endelig er regeringen positiv overfor de af Kommissionen foreslåede hovednetkorridorer og oprettelsen af korridorplatforme bestående af medlemsstaterne m.fl., da et forpligtende samarbejde imellem medlemslandene anses for nødvendigt for at implementere ambitionerne for hovednettet og udvikle effektive og grænseoverskridende transportkorridorer. I den forbindelse kan korridorudviklingsplanerne være et nyttigt instrument. Udarbejdelsen af disse bør dog ikke føre til øgede administrative omkostninger for medlemslandene.

Det er vigtigt, at TEN-T-nettet har et reelt indhold til gavn for mobiliteten og miljøet. Overordnet finder regeringen det derfor fornuftigt, at der med Kommissionens forslag følger forpligtelser med på TEN-T-nettet, og at disse ledsages af deadlines for, hvornår forpligtelserne skal være implementerede. Dette gælder særligt for hovednettets vedkommende, idet hovednettet består af de vigtigste europæiske strækninger. Det vurderes, at det kun ved en kombination af muligheden for TEN-T-støtte samt tilhørende forpligtelser og fælles regler er muligt at accelerere eksempelvis udrulningen af det fælleseuropæiske signalsystem for jernbanen, ERTMS.



For hovednetkorridorerne finder regeringen det derfor nødvendigt, at landene forpligter sig til at gennemføre de forskellige krav, og at man etablerer det foreslåede tværnationale samarbejde. Det er til Danmarks fordel, at korridorerne skaber reelle resultater til gavn for mobiliteten.

For den øvrige del af hovednettet bør de forskellige tekniske krav ligeledes implementeres senest ultimo 2030. Strækninger på hovednettet der i 2030 ikke opfylder forpligtelserne, bør alternativt udgå af hovednettet. Regeringen finder, at det er positivt, at der i Kommissionens forlag er forudsat en evaluering og revision af hovednettet i 2023. Det er vigtigt, at denne revision også bliver en mulighed for at inkludere nye strækninger på hovednettet, bl.a. for at tage højde for nye vækstområder.

For så vidt angår den øvrige del af det samlede net bør der være en større grad af fleksibilitet end for hovednettet. Dele af det samlede net består af strækninger af mere lokal eller regional karakter, hvor det vurderes, at forpligtelserne i 2050 kan være for omfattende. Et eksempel herpå er forpligtelsen om at knytte alle havne i det samlede net til jernbanen. En sådan målsætning anses for urealistisk, hvorfor artikel 26, stk. 1, litra a) på dette punkt bør ændres. Regeringen finder, at der for det samlede net bør indtænkes mekanismer, der gør det muligt at revidere det samlede net for alle transportformer. Dette bør ske på en sådan måde, at det enkelte medlemsland har mulighed for at indskrænke sit samlede TEN-T-net, såfremt det ikke vurderes muligt at opfylde forpligtelserne.

For så vidt angår jernbaneområdet bør det sikres, at kravene angående nye godsbanelinjers maksimale stigninger/fald på 12,5 mm/m ikke kommer til at gælde for allerede planlagte europæiske strækninger, heriblandt eksempelvis den nye jernbane mellem København og Ringsted, som har en maksimal hældningsgradient på 28,9 mm/m. Allerede planlagte linjer bør derfor undtages fra artikel 13, stk. 3, c) 4), og bestemmelsen bør ligeledes være mere fleksibel mht. fremtidige projekter.

Regeringen finder, at havnene i det samlede net spiller en vigtig rolle i det europæiske og danske transportsystem, særligt inden for godstransporten. Det bør derfor ikke være et krav, at mindst én havn i hovednettet indgår i et projekt inden for Motorveje til søs. Artikel 25, stk. 2 bør ændres, således at det fortsat er muligt for to havne i det samlede net at gå sammen i et projekt.

For så vidt angår vejområdet bør retningslinjerne afspejle, at TEN-T-nettet ikke kun består af motorveje og motortrafikveje i Kommissionens forstand. Artikel 20, stk. 3 bør derfor ændres, så den faktiske situation afspejles.

Regeringen forholder sig positivt til forslaget om at Kommissionen via delegerede retsakter løbende kan ændre TEN-T-nettet for indlandshavne, havne, lufthavne og godsterminaler med henblik på at afspejle de senest tilgængelige statistiske data for passager- og godsomsætning samt at tilpasse



kortene for veje, jernbaner og indre vandveje, sådan at fremskridtene med færdiggørelsen af hovednettet afspejles.

Medlemslandenes forpligtelser angående ajourføring og indberetning til Kommissionen angående data for TEN-T-nettet, bør ikke føre til øgede administrative byrder for medlemslandene.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er blandt medlemslandene generel enighed om den overordnede model med et samlet net og et hovednet, der udgør en andel af det samlede net. Ligeledes er der generel opbakning til de fem overordnede målsætninger med forslaget.

Der er tidligere fra flere medlemslandes side udtrykt skepsis overfor ændringen fra 'afgørelse' til 'forordning', fordi Kommissionen samtidig med en forordning ønskede, at de forskellige krav til infrastrukturen også skulle gælde de private transportaktører og ikke kun medlemslandene. Imidlertid er forslaget nu revideret sådan, at de forskellige krav til infrastrukturen nu udelukkende retter sig mod medlemslandene, hvilket for langt de fleste lande har medført, at man ikke længere anser en forordning som værende problematisk.

Der er fra mange medlemslandes side udtrykt modstand mod forpligtelsen til at færdiggøre hovednettet og det samlede net i hhv. 2030 og 2050. Kravet om færdiggørelse indebærer en forpligtelse til at opfylde bestemte krav for de enkelte transportformer på de nævnte tidspunkter. Der peges bl.a. på, at man grundet den nuværende finansielle situation ikke har kapacitet til at opfylde de ambitiøse målsætninger. Særligt på jernbaneområdet udgør kravene en finansiell udfordring for en mængde lande. Det gælder eksempelvis mht. implementering af ERTMS og elektrificering.

Desuden har spørgsmålet om medlemslandenes suverænitet i planlægningen og finansieringen af infrastruktur været drøftet. Det er nu udgået af forslaget, at Kommissionen kan iværksætte 'passende foranstaltninger', såfremt færdiggørelse af hovednettet forsinkes. Samtidig er der for hovednettets vedkommende tale om nye formuleringer, der klargør, at der er tale om en stærk politisk målsætning om, at medlemslandene skal opfylde visse krav til infrastrukturen.

For så vidt angår hovednetkorridorerne er der en række lande, der støtter eller accepterer tilgangen, da man finder hovednetkorridorerne nødvendige for at skabe egentlige, grænseoverskridende transportkorridorer. Andre lande er mere skeptiske over for konstruktionen. Landene i sidstnævnte kategori finder eksempelvis, at man med kravet om udarbejdelsen af korridorudviklingsplaner ikke i tilstrækkelig grad respekterer medlemslandenes ret til selv at varetage planlægningen af sin infrastruktur.



Der er udtrykt bekymring mht. mulige øgede administrative byrder i form af udarbejdelse af planer og rapporter. Det samme gælder for Kommissionens mulighed for at vedtage gennemførelsesafgørelser for hovednetkorridorerne, som er udgået i det seneste kompromisforslag. Der arbejdes på en ny model, der er mindre bureaukratisk for medlemslandene, hvor de ikke-bindende korridorudviklingsplaner udarbejdes af de europæiske koordinatore i samarbejde med medlemslandene.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke. Forslaget behandles i Transportudvalget.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 17. november 2011. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 9. december 2011 med henblik på forhandlingsoplæg.



Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om groundhandling-ydelser i EU's lufthavne og om ophævelse af Rådets direktiv 96/67/EF

KOM(2011) 824

Nyt notat.

Resumé

Groundhandling er en fællesbetegnelse for en lang række serviceydelser, som skal stilles til rådighed i en lufthavn, såsom påfyldning af brændstof og bagagehåndtering. Kommissionen mener, at man med det gældende direktiv om groundhandling har nået nogle vigtige mål, men at leveringen af ydelserne ikke er tilstrækkelig effektiv, og at kvaliteten af ydelserne ikke kan holde trit med det stigende behov.

Kommissionen stiller derfor forslag om en forordning, der skal forøge effektiviteten og kvaliteten i groundhandling-ydelserne. Dette skal bl.a. ske ved at give fri adgang til egen-handling og lempe begrænsningen af antallet af tredjeparts-handlere i en lufthavn. Godkendelsen af groundhandlere skal ske efter harmoniserede bestemmelser, og der skal etableres en klar juridisk ramme for anvendelsen af den vigtigste infrastruktur for at undgå konkurrenceforvridning. Lufthavne, der selv udbyder groundhandling, skal levere ydelserne i et særskilt selskab. Bestemmelserne for udbudsproceduren ved en lufthavns udvælgelse af groundhandling-leverandører skal strammes, og der fastsættes klare regler for anvendelse af underleverandører. Det bliver pligtigt for lufthavnene at fastsætte adfærdsregler for koordinering mellem de enkelte leverandører af groundhandling. Der skal fastsættes minimumsstandarder for kvaliteten af groundhandling-ydelser, og Kommissionen skal separat fastsætte specifikationer herfor lige som for rapportering fra leverandører om deres præstationer. Endelig skal der stilles krav vedr. træning af groundhandling-personale, og der skal ske en tydeliggørelse af reglerne for overtagelse af personale i forbindelse med udbud af groundhandling-ydelser.

Forslaget er sat på dagsordenen til mulig generel indstilling på rådsmødet (TTE) den 22. marts 2012.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsendt af Kommissionen den 1. december 2011 (dansk sprogversion 14. december 2011) under henvisning til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF), særligt artikel 100, stk. 2, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294.



Den foreslåede forordning skal erstatte det gældende direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til groundhandling-markedet i Fællesskabets lufthavne. Groundhandling er en fællesbetegnelse for en lang række serviceydelser, som skal stilles til rådighed i en lufthavn, såsom påfyldning af brændstof, bagagehåndtering og rengøring af fly mellem flyvningerne. Historisk har ydelserne været håndteret af lufthavne og luftfartsselskaber, men håndteres i dag mere og mere af specialiserede firmaer.

I sit forklarende memorandum skriver Kommissionen, at man med det gældende direktiv har nået de vigtigste mål: En forøgelse af antallet af udbydere af groundhandling, en reduktion i priserne og en forbedring af kvaliteten. Men leveringen af groundhandling-ydelser er ifølge Kommissionen ikke tilstrækkelig effektiv som følge af barrierer for adgang og udvidelse, ligesom kvaliteten af ydelserne generelt ikke kan holde trit med det stigende behov for pålidelighed, fleksibilitet, sikkerhed og miljøhensyn.

Kommissionen foreslår på den baggrund en forordning med hovedformålet at forøge effektiviteten og den generelle kvalitet af groundhandling-ydelser i EU's lufthavne for såvel de primære brugere (luftfartsselskaber) som slutbrugerne (passagerer og fragtspejterer). Af mere specifikke mål nævner Kommissionen sikring af flere valgmuligheder for groundhandling-løsninger for luftfartsselskaberne, en harmonisering og tydeliggørelse af de nationale bestemmelser for adgangen til markedet, sikring af lige vilkår for konkurrerende groundhandling-firmaer i en lufthavn, sikring af bedre koordinering mellem sådanne firmaer i en lufthavn samt tydeliggørelse af de juridiske rammer vedrørende træning og overførsel af personale.

Disse mål skal ifølge Kommissionens forslag nås på følgende måde:

I det gældende direktiv kan medlemsstaterne begrænse adgangen til luftfartsselskabernes egen-handling til to selskaber og til adgangen for tredjeparts-handlere til to udbydere for fire vigtige servicekategorier i store lufthavne (mere end 2 mio. passagerer om året). Der skal ifølge forslaget gives fri adgang til egen-handling, og begrænsningen i antal udbydere skal udvides til tre og kun være gældende for meget store lufthavne (mere end 5 mio. passagerer om året).

En række lande har etableret et godkendelsessystem, der har resulteret i mange forskellige administrative krav, som leverandørerne af groundhandling-ydelser og egenhandlingbrugerne skal opfylde. Fremover skal dette for alle lande ske efter harmoniserede bestemmelser og med gensidig anerkendelse mellem medlemsstaterne imellem.

Der skal etableres en klar juridisk ramme for "centraliseret infrastruktur" og for betalingen for brugen af denne infrastruktur (centraliseret infrastruktur



bruges ved levering af groundhandling-ydelser, hvor infrastrukturens kompleksitet, omkostninger eller miljøpåvirkning ikke giver mulighed for, at den opdeles, eller for, at der forefindes flere af dem - eksempelvis brændstof- og oliepåfyldningen i Københavns Lufthavn).

Det gældende system for adskillelse af regnskaberne hos lufthavne, der selv udbyder groundhandling-ydelser, skal strammes, så lufthavnene leverer disse ydelser i et selskab, der er adskilt fra selve lufthavnsselskabet.

Bestemmelserne for udbudsproceduren, når en lufthavn skal udvælge leverandører af groundhandling i situationer med begrænsninger i adgangen, skal strammes, og der skal fastsættes en maksimal kontraktperiode på ti år mod de nugældende syv.

Det nugældende direktiv rummer ikke direkte bestemmelser om anvendelse af underleverandører, men forordningsforslaget sætter klare og stramme regler herfor, bl.a. af hensyn til sikkerheden.

Ifølge forslaget får en lufthavn pligt til at fastsætte regler for, at groundhandling-aktiviteterne koordineres med henblik på at kunne håndtere krisesituationer som særlige vejrforhold eller andre situationer med problemer for leveringen af groundhandling-ydelser. I store lufthavne skal dette ske med anvendelse af et formaliseret informationssystem og en passende beredskabsplan. Herved skal sammenhængen i groundhandlingen og med andre aktiviteter gøres mere robust.

Der skal fastsættes minimumsstandarder for kvaliteten af groundhandling-ydelser i store lufthavne. Disse minimumsstandarder skal leve op til specifikationer, som Kommissionen i henhold til forslaget skal fastsætte i delegerede retsakter.

Leverandører af groundhandling-ydelser i store lufthavne skal rapportere deres driftsresultater (performance) i henhold til krav, som Kommissionen skal fastsætte i delegerede retsakter.

Forslaget fastsætter minimumskrav for træning af personale hos alle udbydere af groundhandling med henblik på, at de kan udføre de opgaver, de bliver pålagt. Uddannelsen skal dække spørgsmål som sikkerhed, flyhåndtering, håndtering af fragt og gods mv. Hensigten er at sikre kvaliteten af de udførte opgaver med hensyn til pålidelighed, modstandsdygtighed overfor krise og sikkerhed i aktiviteterne samt at skabe lige vilkår blandt operatørerne.

Endelig skal der ske en tydeliggørelse af reglerne for overtagelse af personale i forbindelse med udbud af groundhandling-ydelser. Det gældende direktiv giver medlemsstaterne mulighed for at sikre et passende socialt beskyttelsesniveau



for de ansatte, men forslaget vil give medlemsstaterne ret til at forlange overtagelse af personale i et vist omfang.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Det gældende direktiv er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til groundhandling-markedet i danske lufthavne. Hvis forordningsforslaget vedtages, skal denne bekendtgørelse ophæves.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring den 1. december 2011 med høringsfrist den 21. december 2011 i EU-specialudvalget for Transport samt følgende virksomheder og organisationer:

DANSAM (sammenslutning af provinslufthavne), Flyvebranchens Personale Union, Cabin Attendants Union, Danish Airline Pilots Association (DALPA), International Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA Danmark), SAS, Billund Lufthavn, Københavns Lufthavn, NOVIA, Copenhagen Flight Services og SAS Ground Handling.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning og DSB har oplyst, at de ikke har nogen bemærkninger.

SAS

SAS finder generelt, at forslaget er komplekst, omkostningstungt og bureaukratisk. Det forholder sig utilstrækkeligt til lufthavnenes forskellige roller og skaber en ubalance mellem lufthavnene på den ene side og handlere/luftfartsselskaber på den anden med en styrkelse af lufthavnenes monopolstilling og en svækkelse af brugernes retsstilling. Forslaget synes mere optaget af at sikre lufthavnene rettigheder end at skabe konkurrence på handling-markedet. Efter SAS' opfattelse skaber forslaget ikke værdi for branchen.

Særligt fremhæver SAS, at de foreslåede regler om centraliserede infrastrukturer og adgangen til at opkræve afgifter herfor er et brud på den danske økonomiske regulering af Københavns Lufthavn, jfr. luftfartslovens § 71 og dermed en svækkelse af den nødvendige kontrol af den privatiserede lufthavn, som der er politisk enighed om.

SAS er enig i, at øget konkurrence på handling-området er ønskværdigt, i det omfang det er formålet med forslaget, og i det omfang tilstrækkelig konkurrence ikke er etableret. SAS mener, at der er stor forskel på handlingsmarkederne i EU's lufthavne. Handlingsmarkedet i Skandinavien, herunder Danmark er karakteriseret ved lave adgangsbarrierer for



handlingsselskaberne og en hård konkurrence med meget små marginaler, hvilket særligt handling-markedet i CPH er og har været et illustrativt eksempel på.

SAS peger på at en begrundelse for forslaget er manglende kvalitet blandt handlingsselskaberne. SAS mener, at kvaliteten som udgangspunkt skal være den, som luftfartsselskaberne efterspørger og betaler for. Hvis et handlingsselskab ikke leverer kvaliteten, kan luftfartsselskabet skifte handler eller handle selv. Kvalitetsproblemer hænger meget ofte sammen med lufthavnenes utilstrækkelige og mangelfulde infrastruktur. At løse kvalitetsproblemer generelt ved at give lufthavnsmonopoler yderligere beføjelser i forhold til handlingsselskaberne er ikke meningsfyldt og svækker konkurrencen.

Den større privatisering og kommercialisering af lufthavnene betyder et stærkt øget fokus på at levere et afkast til ejerne. Afkastet optimeres bl.a. gennem en løbende optimering af kapaciteten, hvilket ofte betyder periodevise kapacitetsmangler og affødte kvalitetsproblemer for operatørerne, herunder handlingsselskaberne.

Den økonomiske optimering sker bl.a. i form af etablering af egne handlingsselskaber, standardisering og overtagelse af luftfartsselskabernes produkter, centralisering af handlingsydelser samt indførelse af regler og standarder, som primært varetager lufthavnenes interesser.

Forslaget synes ikke at anerkende og adressere den udtalte kommercialisering og sammenblanding af interesser fra lufthavnenes side. Forslaget giver i mange tilfælde lufthavnene myndighedsbeføjelser og sikrer ikke, at lufthavnsmonopolerne varetager egne interesser på en betryggende måde. En række af forslagets bestemmelser er med til at rodfæste lufthavnenes monopolstilling og kommercielle interesser både som infrastruktur- og handlingsleverandører på bekostning af både handling- og luftfartsselskaber.

Dertil kommer, at forslaget introducerer en række bureaukratiske og omkostningsdrivende regler og forpligtelser, som ingen værdi skaber.

Artikel 4: Brugerudvalg

Brugerudvalget er lufthavnens konsultative organ for handlingsvirksomheden i lufthavnen. Artiklen bruger en del kræfter på at sikre, at egenhandlere ikke kan stemme, hvis de er involveret i en udbudsprocedure. Ligeledes er der taget højde for, at ingen brugere kan majorisere udvalget. SAS mener ikke, at forslaget tager stilling til den ofte forekommende situation, hvor lufthavnen bedriver handlingsvirksomhed og har en stærk egeninteresse i udfaldet af konsultationerne.

Artikel 6: Levering af groundhandling-ydelser til tredjemand

Begrænsning af antallet af leverandørhandlere er et vidtgående indgreb særligt i relation til bagage-handling og forplads-handling, som tilsammen udgør en overordentlig væsentlig del af handlingsvirksomheden i en lufthavn. SAS anser



det som mærkværdigt, at der ud over en lufthavns størrelse ikke er opregnet kriterier for, hvornår et medlemsland kan begrænse antallet af handlere.

Artikel 7: Udvalgelse af leverandører

SAS finder det betænkeligt, at lufthavne med så stærke kommercielle interesser og i øvrigt så vide beføjelser i forhold til handlingsselskaberne tillægges myndighed som ordregivende myndighed. Lufthavnen er ikke en uafhængig, objektiv part, selv om den ikke driver handlingsvirksomhed. SAS finder at den ordregivende myndighed i alle tilfælde bør være en myndighed uafhængig af lufthavnen.

Artikel 11: Lufthavnen som handling-leverandør

SAS er uforstående over for, at en lufthavn, som driver handling-virksomhed ikke er underlagt udbudsprocedurerne. Der består ikke nogen rationel begrundelse for at give lufthavnene en sådan kommerciel særstilling og fortrinsret. Tværtimod er det en iboende konkurrencebegrænsning.

I praksis kan denne særstatus ifølge SAS betyde, at en begrænsning til to leverandørhandlere i en lufthavn med op til 5 millioner passagerer medfører, at en lufthavnsbruger med en markedsandel på mere end 25 pct. er udelukket fra at udføre leverandørhandling. SAS kan ikke forstå, at en lufthavn skal have fortrinsret frem for en lufthavnsbruger i en sådan situation. Dette gælder oven i købet og ubegrundet i 5 år efter en lufthavn ikke har kontrol med handleren.

Artikel 12: Arbejdstagerrettigheder

SAS finder, at regler om arbejdstagerrettigheder bør følge andre fælles EU-regler eller nationale regler. Såfremt det er tilfældet i denne artikel, er det uacceptabelt at indføre videregående rettigheder i forhold til groundhandlere.

Artikel 15: Konsultationer

SAS mener, at der synes at være en uheldig sammenblanding af roller. Lufthavnen kan både optræde som handlingsvirksomhed og dermed optræde som arrangør af konsultationer om forordningens anvendelse mellem lufthavnen, sig selv som handlingsvirksomhed, handlere og luftfartsselskaber. SAS mener at dette bør være en myndighedsrolle.

Artikel 16: Godkendelse

SAS går ud fra, at eksisterende handlingsvirksomheder ikke underlægges nye godkendelsesprocedurer.

SAS finder, at der kan være god grund til at sikre en høj standard for handlingsvirksomheder både i økonomisk og kvalitetsmæssig henseende, og at der inden for EU opereres med gensidig godkendelse af handlingsvirksomhederne.

SAS mener imidlertid der ikke skal være en omfattende bureaukratisk øvelse i form af detailregulering, som ikke skaber værdi for luftfartserhvervet. Forslaget går ifølge SAS alt for vidt i den henseende, adskiller sig milevidt fra krav, som man kunne forestille sig i forhold til andre brancher og ligger fjernt fra dansk/skandinavisk tradition.



Artikel 21: Driftsmanual

SAS peger på, at artikel 21, litra (f) stiller en række krav til handlingsselskaber om procedurer, koordination med lufthavn og kunder, mens der ingen tilsvarende krav er til lufthavnene, hvis monopolydelser handlerne (og handlernes kunder) i den grad er afhængige af.

SAS anser i øvrigt, at artikel 21 er den eneste under afsnittet om godkendelse, der er værd at arbejde videre med.

SAS peger på virksomhedens problemstilling, hvor SAS' handlingsvirksomhed er integreret i SAS' øvrige virksomhed, ligesom SAS' egen-handling og leverandørhandling er integrerede.

For SAS' vedkommende og for en lang række andre egenhandlere er det forbundet med store administrative vanskeligheder at udskille handlingsvirksomheden fra SAS' øvrige virksomhed og ikke mindst at adskille egen-handling og leverandørhandling først på aggregeret virksomhedsniveau og dernæst på lufthavnsniveau.

Hovedårsagen til at SAS driver leverandør-handling, er at skabe synergier for sin egenhandling-virksomhed v.v. Der kan således godt ske en adskillelse af indtægter fra henholdsvis egen- og leverandørhandling, mens en adskillelse af omkostninger, aktiver/passiver og likviditet ikke giver mening og ikke kan ske på retvisende måde, jfr. artikel 18, stk. 3, jfr. artikel 17, stk. 2.

Artikel 27: Centraliseret infrastruktur

SAS anser denne artikel som meget central i forhold til den klassiske og skærpede konflikt mellem luftfartselskaber og lufthavne om luftfartsselskabernes ret til at udbyde egne produkter til passagererne. Det er luftfartsselskaberne, der sælger et produkt til passagererne og herunder betaler for forskellige underleverancer bl.a. handling- og lufthavnsydelse.

For SAS' vedkommende er det af central betydning, at passagererne på deres rejse oplever et ensartet, harmoniseret og genkendeligt produkt på jorden såvel som i luften uanset afrejse-/ankomstlufthavn. Derudover er det vigtigt, at kunne tilbyde unikke produkter, som giver en konkurrencefordel på linje med, hvad SAS' konkurrenter gør på deres hjemmemarkeder.

Omvendt kan lufthavnene have en interesse i at standardisere sit produkt også på handling-området gennem løsninger for alle, og derved at optimere sin kapacitet og søge at skabe en ensartet oplevelse af lufthavnen for passagererne, uanset hvilket selskab passageren rejser med. Lufthavnene bruger bl.a. bestemmelserne om centraliseret infrastruktur til at opnå dette. Dette begrænser luftfartsselskabernes muligheder for at konkurrere om produktet.

Artiklen udgør desværre et potentielt alvorligt tilbageskridt i forhold til gældende bestemmelser, hvor det er myndighederne, der træffer afgørelse om centraliseret infrastruktur efter ansøgning fra lufthavnene. I henhold til forslaget er det nu lufthavnene, der træffer afgørelse herom. Hvis brugerudvalget er uenig, kan man anmode myndighederne om at tage stilling.



SAS ser det som uklart, hvorledes uenighed i brugerudvalget defineres. Hvis enighed etableres med simpelt flertal, kan SAS' konkurrenter støtte lufthavnen i at centralisere en infrastruktur mod SAS' ønske om at have egne produkter. Efter SAS' opfattelse er dette et så centralt punkt, at den nugældende regel om myndighedernes afgørelse skal opretholdes, eller at minimum manglende konsensus i brugerudvalget skal indebære, at lufthavnene skal anmode om myndighedernes godkendelse.

Artikel 28: Betaling for infrastrukturer

SAS mener, at forslaget giver lufthavnene adgang til at opkræve betaling for centraliserede infrastrukturer efter konsultation af brugerudvalget, men uden godkendelse af myndighederne. Dette er et brud på den beskyttelse, som luftfartsselskaberne i dag nyder gennem luftfartslovens §71 og den hertil knyttede BL 9-15, hvorefter bl.a. Københavns Lufthavns takster reguleres og i sidste instans skal godkendes af myndighederne, såfremt der ikke kan opnås enighed med brugerne.

Det er et decideret tilbageskridt i forhold til dansk regulering og er efter SAS' opfattelse uacceptabelt. Ud over at Københavns Lufthavn unddrages myndighedernes kontrol med en del af prissætningen, betyder det, at der for lufthavnens vedkommende opstår et decideret incitament til at etablere en så stor del af infrastrukturen som muligt som centraliseret infrastruktur uden om myndighedernes kontrol - oven i købet med den ringere beskyttelse af brugerne, som forslaget lægger op til.

Artikel 29: Juridisk adskillelse

Københavns Lufthavn og Billund Lufthavn har over 2 millioner passagerer. SAS er umiddelbart bekendt med, at Københavns Lufthavn bedriver handlingsvirksomhed, jfr. forslagets bilag, punkt 2,3, 5.1, 5.2, 5.5, 6.2 og 10.1. Det samme gælder formentlig Billund Lufthavn. Begge lufthavne skal hermed udskille sine handlingsvirksomheder i særskilte juridisk enheder.

SAS støtter dette, da det er en den eneste mulighed for at sikre mod krydssubsidiering af lufthavnenes handlingsvirksomhed og dermed forvridding af konkurrencen mellem handlingsselskaber og luftfartsselskaber. SAS finder det imidlertid helt utilstrækkeligt, at der kun er forbud mod krydssubsidiering fra luftfartsmæssige aktiviteter, jfr. stk. 3 og ikke også kommercielle aktiviteter, jfr. stk. 4.

SAS mener, at der i dag i vid udstrækning foregår konkurrenceforvridding fra lufthavnenes side, hvor visse luftfartsselskaber får enten gratis eller kraftigt rabatterede handlingsydelser af lufthavne finansieret af lufthavnenes øvrige aktiviteter herunder luftfartsmæssige eller kommercielle aktiviteter. SAS peger på, at en lang række af lufthavnenes kommercielle aktiviteter er monopolydelser. Her kan nævnes som minimum parkering, udlejningsvirksomhed og formentlig også butiksforgpagtning. Såfremt der skal tillades krydssubsidiering af lufthavnenes handlingsvirksomhed, må der sikres fuld transparens og lige adgang for alle luftfartsselskaber til samme priser/rabatter for samme ydelser.



Artikel 30: Lufthavnenes koordinationsret

SAS anser det for uforståeligt, at kommercialiserede lufthavnsmonopoler tillægges en ret til at koordinere et liberaliseret, konkurrenceudsat marked, som de selv er en del af både som handlere og infrastrukturudbydere. SAS kan støtte, at lufthavnen har en koordinerende rolle, men der må, som det er beskrevet for handlerne, også medfølge forpligtelser for lufthavnene som f.eks. en ligeværdig part i CDM-procedurer, som ellers ikke giver mening. Ligeledes bør der indføres en beskyttelsesklause, som sikrer, at koordinationen ikke sker til fordel for egen handlingsvirksomhed

Artikel 31: Adfærdskodeks (ordensregler)

SAS finder det bemærkelsesværdigt, at forslaget eksplicit tilskriver lufthavnen ret til at udarbejde ordensregler. SAS vil blot henlede opmærksomheden på, at Københavns Lufthavn via sine ordensregler for nylig har forsøgt ensidigt at fraskrive sig ansvar for skader på brugernes materiel. Dette illustrerer med al tydelighed, at sådanne ordensregler bør være underlagt myndighedskontrol.

Artikel 32 f.f.: Minimumsstandarder

Her gives lufthavnene (i givet fald myndighederne) ret til at fastsætte minimumsstandarder. Det er betænkeligt at tillægge lufthavnene denne beføjelse alene. Minimumsstandarder kan anvendes af lufthavnene til at undgå for stor differentiering af luftfartsselskabernes produkter, som indebærer behov for, at lufthavnene skal udvide kapaciteten. Minimumsstandarder kan således bruges til at spare penge og i øvrigt begrænse konkurrencen mellem luftfartsselskaberne gennem standardisering af luftfartsselskabernes kvalitet/produkter.

SAS finder at det er helt ude af proportioner og uacceptabelt, at privatiserede lufthavne skulle have adgang til at fastsætte minimumsstandarder for andre operatører/markeder på områder som træning, information, assistance til passagerer, CDM, safety, security, beredskab og miljø. Her er et langt stykke ad vejen tale om myndighedsopgaver, som ikke kan overlades til en privat aktør samt opgaver som henhører under lufthavnenes eget naturlige ansvar eller burde gøre det.

Det er ligeledes et udtryk for overbureauokratisering, helt uden sædvane inden for andre erhvervssektorer samt en potentiel begrænsning af konkurrencen, at Kommissionen skal fastsætte minimumsstandarder for disse ydelser ligesom fastlægge detaljerede specifikationer for indberetning af udførelsen af groudhandlingsydelse.

SAS finder det dog rimeligt, at der fastsættes minimumsstandarder, hvis legitime formål er at forhindre urimelige krav til infrastrukturen. For det første bør det dog ske under inddragelse af brugerne af lufthavnene. For det andet skal der ved uenighed mellem brugere og lufthavn være mulighed for, at det er myndighederne, der tager stilling.

Artikel 34: Uddannelse

Her er tale om detailregulering på skrivebordsniveau, som ikke hører hjemme i EU-lovgivning. Hvordan har Kommissionen vurderet, at det er længden på et



kursus – 2 dage – som er afgørende for, om kompetencerne er i orden uanset job, evner, erfaring m.v. Dette bør overlades til en beskrivelse i handlingsselskabernes Manual of Operations, jfr. artikel 21.

Artikel 35: Underentrepriser

SAS finder artiklen svært forståelig, da den indleder med at tillade underentrepriser og dernæst i de efterfølgende stykker på det nærmeste forbyder det. Underentrepriser bør naturligvis tillades i videst muligt omfang for herved at skabe effektivitet i markedet. Det skal som det vigtigste være ens for såvel egen- som leverandørhandlere, og det skal ske under skyldig hensyntagen til legitime kapacitetsbegrænsninger i lufthavnene.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv oplyser, at organisationens interesse i foreliggende forslag hovedsagelig er af brugermæssig natur, hvorfor følgende bemærkninger skal ses i lyset af, at man betragter luftfartserhvervet som serviceorganer for medlemmernes erhvervsmæssige aktiviteter, herunder godstransport og logistik, turismeerhvervet samt forretningsrejsende i ikke prioriteret rækkefølge.

Luftfartsområdet er således en del af den globale værdikæde, og der er en klar interesse i, at samspillet mellem de forskellige led i kæden fungerer så effektivt, billigt, pålideligt og produktivt som muligt.

Dansk Erhverv kan på den baggrund støtte de overordnede mål for den foreslåede regulering, der sigter på at opgradere og effektivisere lovgivningen med henblik på en mere velfungerende håndtering af de omhandlede områder i dagligdagen for kunderne. I den forbindelse peges på, at den største erhvervs- og samfundsmæssige interesse i et velfungerende luftfartserhverv ligger i, at kunderne hos luftfartsselskaber, lufthavne m.v. får den bedst mulige service. Dansk Erhverv støtter ethvert forslag, der har dette som udgangspunkt.

Høringen omhandler for en stor del aspekter af intern interesse for luftfartserhvervet og sigter mod en effektivisering og tilpasning til den øgede efterspørgsel, der er opstået som følge af den voksende flytrafik. Dansk Erhverv har ingen særlige bemærkninger til disse dele.

Københavns Lufthavne A/S

Københavns Lufthavne A/S (CPH) hilser Kommissionens forslag til ny forordning om groundhandling-ydelser i EU's Lufthavne velkomment.

Det er CPH's opfattelse, at de harmoniserede regler for levering af groundhandling og egen-handling i EU's lufthavne vil bidrage til en højere kvalitet af ydelserne, skabe lige vilkår på lufthavnsniveau mellem ground-handling-virksomhederne og en mere lige konkurrence blandt lufthavnene i EU. Især ser CPH bestemmelserne om godkendelsesprocedurer og



uddannelseskraft som en forbedring i forhold til det gældende direktiv, ligesom en præcisering af brugen af underentreprenører giver grobund for mere reel konkurrence.

For så vidt angår bestemmelserne om kvalitet og forvaltningsorganets rolle, har CPH følgende enkelte bemærkninger til Kommissionens forslag:

Artikel 30 - Adfærdskodeks

Iht. forordningens artikel 30 er det lufthavnens forvaltningsorgan, der har ansvar for at sikre en god koordinering af groundhandling-aktiviteterne i lufthavnen. Som koordinator for flytrafikken på jorden skal forvaltningsorganet især sikre, at leverandørernes og egen-handling-brugernes operationer er i overensstemmelse med lufthavnens adfærdskodeks. Det er CPH's opfattelse, at forvaltningsorganet bør gives en mere klar hjemmel til at håndhæve sådanne adfærdskodeks, som har stor indvirkning på især safety og security.

Artikel 32 - Minimumskvalitetsstandarder

I henhold hertil skal forvaltningsorganet endvidere, efter høring af brugerudvalget og leverandørerne, fastsætte minimumskvalitetsstandarder for udførelsen af groundhandling-ydelserne, inden for de specifikationer som måtte blive fastsat af Kommissionen.

Også her bør forvaltningsorganet gives en mere klar hjemmel til at håndhæve fastsatte kvalitetstandarder. Forordningen bør endvidere beskrive, hvilken virkning høringen af brugerne og leverandørerne har, herunder en præcisering af, hvorvidt forvaltningsorganet har en hjemmel til at træffe endelig beslutning i situationer, hvor der ikke opnås konsensus om de bebudede standarder. Alternativt bør det præciseres, at brugere og eller groundhandling-leverandørerne er henvist til at indbringe forvaltningsorganets afgørelser eller foranstaltninger for de nationale myndigheder, jf. artikel 42.

Egen-handling i de små lufthavne

Iht. artikel 5 har alle lufthavnsbrugere mulighed for at udføre egen-handling. I lufthavne med mere 2 mio. passagerer årligt forudsætter egen-handling, at egen-handling-brugeren har opnået godkendelse.

Lufthavnenes koncession forudsætter, at der stilles den nødvendige kapacitet til rådighed, herunder at brugerne kan tilbydes den nødvendige handling. I de små lufthavne med et passagertal på under 2 mio. om året, kan det være nødvendigt for driften af lufthavnen, at forvaltningsorganet selv påtager sig at udføre den ground handling, der som minimum skal kunne tilbydes brugerne bl.a. på forpladsen. En forudsætning for at kunne opretholde den kapacitet, der skal til for at kunne tilbyde den nødvendige handling er, at der er tilstrækkelig volumen i de ydelser der skal udføres. Hvis der ikke er et tilstrækkeligt antal handlinger, vil der ikke være tilstrækkelig økonomi i opgaven til at lufthavnen kan tiltrække handlere eller selv udføre opgaverne. Det er derfor nødvendigt, at



de små lufthavne har mulighed for at pålægge brugerne en vis minimums handling, og dermed afskære brugerne fra egen-handling. Med det gældende direktiv er dette i dag muligt.

Hvis de mindre lufthavne fratages muligheden for at pålægge brugerne en minimums-handling kan det resultere i, at disse lufthavne ikke kan opretholde kapacitet til at kunne tilbyde den nødvendige handling. Hertil kommer, at der i lufthavne med under 2 mio. passagerer årligt ikke stilles krav om godkendelse af egen-handling-brugere. Hvis egen-handling gøres fri også i de små lufthavne, vil der være stor risiko for, at de små lufthavne ikke længere kan levere ground handling, ligesom der vil være risiko for utilstrækkelig kvalitet og svigtende sikkerhed på airside.

Brancheforeningen Dansk Luftfart

Brancheforeningen Dansk Luftfart, der også svarer på vegne af **DI Transport**, noterer, at Kommissionen i den til lufthavnspakken tilhørende meddelelse (COM(2011) 823 final) peger på, at direktiv 96/67 fra 1996 ikke længere er tidssvarende. Der peges på, at effektiviteten er for lav som følge af adgangsbarrierer og begrænsninger på ekspansion. Kvaliteten af groundhandling-aktiviteterne har ifølge Kommissionen ikke fulgt med udviklingen. Kommissionen konkluderer, at fordelene ved markedsåbningen ikke udnyttes i tilstrækkelig grad og dermed ikke giver fordele for slutbrugerne.

Kommissionen finder derfor, at der består et stærkt behov for revision af reglerne for at opfylde målsætningerne om øget effektivitet og kvalitet i groundhandling-ydelserne. Dansk Luftfart tilslutter sig målsætningerne om øget effektivitet og kvalitet, men er stærkt kritiske overfor Kommissionens valg af strategi, som det foreligger i forslaget.

Dansk Luftfart finder, at forordningsforslaget indeholder en lang række bureaukratiserende detailreguleringer, der modvirker opfyldelse af målsætningerne. Der kan således være stærk tvivl om, hvor vidt Kommissionen har ret i, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

Kommissionen argumenterer i sin egen analyse af proportionalitet (punkt 3.4), at selv om forslaget involverer betragtelige ekstraomkostninger til øget styring af centraliseret infrastruktur, til juridisk separation af lufthavne og til øget rapportering mv., vil disse ekstraomkostninger blive neutraliseret af de overordnede gevinster ved forslaget. Kommissionen synes således at sætte lighedstegn mellem bureaukratisk detailregulering og opnåelse af øget effektivitet og kvalitet. Det finder Dansk luftfart er en helt udokumenteret antagelse, jævnfør nedenfor.

Ens regler til vidt forskellige ydelser

Forslagets Annex oplister 11 kategorier af groundhandling-ydelser, som forslaget skal omfatte. Trods forskelligheden i disse ydelser lægger forslaget op



til ens krav og regler, uanset ydelsens art og dens betydning i den samlede værdikæde. For eksempel vil forslaget begrænsninger i ”subcontracting” (artikel 35) være helt meningsløs – og formentlig voldsomt fordyrende – for en cateringleverandør, der får sine sandwich leveret af en ekstern producent.

Samme problematik gør sig gældende andre steder i forslaget, f.eks. vedrørende krav til træning af medarbejdere (artikel 34). Dansk Luftfart finder det ikke relevant, at Kommissionen stiller prækriptive og detaljerede krav til indhold, omfang og varighed af en given groundhandlers træningsaktiviteter. DL tager som udgangspunkt, at sådanne krav dels fastlægges af den operative kontekst i den enkelte lufthavn (og dertil hørende lovbundne krav, f.eks. vedrørende safety og security), aftagerens krav og den respektive handlingsvirksomheds ønske om positionering i markedet.

Konflikt med luftfartslovens bestemmelser

Forslaget giver lufthavne hjemmel til at opkræve betaling for centraliserede infrastrukturer efter konsultation af det såkaldte brugerudvalg (artikel 4), men uden den godkendelse fra myndighedsside, der i dag følger af Luftfartslovens § 71 og den hertil knyttede BL 9-15. Disse bestemmelser betyder blandt andet, at Københavns Lufthavns takster reguleres og i sidste instans skal godkendes af myndighederne, såfremt der ikke kan opnås enighed med brugerne. Kommissionens forslag synes således i konflikt med luftfartslovens bestemmelser.

Hensyn til mindre lufthavnes vilkår

Artikel 5 fastlægger, at alle brugere har ret til egen-handling. Denne ret kan dog være problematisk for mindre lufthavne (mindre end 2 mio. passagerer om året), hvis økonomiske balance ofte vil afhænge af, at man kan levere de samlede ydelser. Det bør derfor overvejes, hvorledes de mindre lufthavnes vilkår kan sikres uden at kvalitet og effektivitet berøres negativt.

Virksomhedsoverdragelse

Reglerne om virksomhedsoverdragelse er vigtige, og medvirker til at etablere en veldefineret ramme for processer af stor betydning for de berørte organisationer og processer. På EU-plan er disse rammer beskrevet i Direktiv 2001/23, der endvidere er reflekteret i Lov om Lønmodtageres Retstilling ved Virksomhedsoverdragelse.

Dansk Luftfart er dog stærkt betænkelige ved, at Kommissionen gennem nærværende forslag synes at ville udvide anvendelsen af Direktiv 2001/23, men uden der foreligger en egentlig revisionsproces af Direktiv 2001/23. Det er efter DL's opfattelse ikke en acceptabel fremgangsmåde. Såfremt direktivets anvendelse ønskes ændret, bør dette ske som en direkte og åben revision, og ikke ad bagvejen, som Kommissionens forslag umiddelbart lægger op til.

Uklare rollefordelinger

Forslaget er flere steder uklar i sine sondringer mellem myndighed, lufthavnsvirksomhed / koncessionshaver og markedets øvrige aktører. Det



kommer f.eks. til udtryk i artikel 32 om retten til at formulere minimums kvalitetsstandarder. Minimumsstandarder bør først og fremmest formuleres ud fra konkrete infrastrukturforhold og lovmæssige krav, hvorunder lufthavn / koncessionshaver har en naturlig rolle. Men på en række andre områder tilhører ”kvalitetsstandarder” den operative kontekst og markedets mekanismer i øvrigt. Artikel 32 bør således indeholde en tydelig afgrænsning af rollefordelingen mellem aktørerne.

Sammenfattende er det opfattelsen hos Dansk Luftfart, at forslaget ikke vil medvirke til opfylde de målsætninger, der udstikkes. Tværtimod lægger forslaget op til en langt højere grad af bureaukratisering, og vil dermed pålægge erhvervets aktører (inkl. de nationale myndigheder) en lang række administrative byrder. Forslaget udviser ingen forståelse for den store variation, der er i de forskellige kategorier af groundhandling-ydelser. Forslaget vil ultimativt medføre væsentlige omkostningsforhøjelser og forringet fleksibilitet. Dansk Luftfart er som nævnt ovenfor stærkt i tvivl om, hvor vidt forslaget reelt er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

Dansk Luftfart finder det afgørende, at der fra dansk side anlægges en stærkt kritisk holdning til forslagets videre skæbne. Forslaget bør udsættes for en grundlæggende ombearbejdning. Fokus bør i den forbindelse lægges på, at de fremtidige rammer for groundhandling sikrer den størst mulige entydighed, fleksibilitet og omkostningseffektivitet, men uden at der fra centralt hold lægges bureaukratiserende detailregulering for dagen.

3F

Forbundet er enig i, at groundhandling direktivet til enhver tid bør indrettes således, at effektiviteten i lufthavne er tilstrækkelig til at kunne sikre nutidig og fremtidig nødvendig kapacitet til opretholdelse af luftfarten.

3F vil også pege på de bemærkninger, der er givet i forbindelse med EU-høringsprocessen fra lønmodtagerside om, at der er behov for øget opmærksomhed på de sociale forhold, der er opstået i forbindelse med det eksisterende ground handling direktiv, yderligere forstærkes ved det nuværende forslag, og at indførelse af for meget konkurrence erfaringsmæssigt påvirker arbejdsvilkårene i negativ retning.

3F vil derfor også anføre, at man i Danmark bør afholde sig fra rene ideologiske indfaldsvinkler til initiativer, der alene tager udgangspunkt i markedskræfter og konkurrence som eneste vej til at opnå en mere effektiv civil luftfart.

3F beklager, at en allerede sådan set udvikling af uigennemtænkte liberaliseringer uberettiget begrænser fagforeningsaktiviteter og i visse tilfælde grundlæggende arbejdstagerrettigheder.

En fortsat omstrukturering kan forudses at ville medføre afskedigelser, ringere jobkvalitet og færre arbejdsmarkedsrettigheder.



Konkret vil 3F pege på, at begrænsningen i artikel 12 stk. 1 ikke bør være gældende. Der er et behov for, at medlemsstaterne kan vælge at kræve beskyttelse af medarbejdere ved overførsel fra et firma til et andet uanset, om der er fri eller begrænset adgang for leverandører af ground handling-ydelser. Dette synspunkt kan også have virkning for andre bestemmelser i artikel 12.

3F finder endvidere, at der i artikel 21 stk. d tilføjes ”procedurer til forebyggelse af arbejdsulykker og arbejdsskader”. Det bør være et krav, at en virksomhed, der vil levere ydelser i en lufthavn med de komplekse og potentielt farlige forhold, der gælder, skal have en sådan procedure på plads. Her tænkes særligt på situationer vedrørende trafikens afvikling og mere generelle forhold som partikelforurening og fysisk nedslidning.

I artikel 32 stk. 4 foreslår 3F, at minimums kvalitetsstandarder også omfatter ”grej og udstyr”. Det bør være muligt for offentlige myndigheder at stille krav om minimumsstandarder vedrørende grej/udstyr og arbejdsmiljø. Her tænkes også på ting, der begrænser partikelforurening samt minimerer tunge løft og ensidigt gentaget arbejde.

Generelt ønsker 3F også at pege på den mangel i direktivforslaget, der skal sikre medarbejdere arbejdsmæssigt. For eksempel således til personel, der udfører bagagehåndtering, hvor en begrænsning af vægt i enkeltgenstande bør kunne etableres samt rengøring af fly.

Derfor vil 3F pege på, at lufthavne er fysisk nedslidende for mange medarbejdere beskæftiget i den manuelle operation af lufthavnen. Det bør således indgå i direktivet, at der kan gennemføres nationale foranstaltninger, der kan afhjælpe sådanne fysiske nedslidninger.

Danske Handicaporganisationer

Danske Handicaporganisationer (DH) er af den klare opfattelse, at det ikke kun er blandt personer uden handicap, at der vil være en stadig stigende rejseaktivitet. Dette vil også ske blandt personer med handicap inden for og til/fra EU. Derfor er det nødvendigt også at se fremtidens udfordringer vedrørende groundhandling i dette lys. De nuværende regler om og vilkår for groundhandling bidrager alt for ofte til at forringe oplevelsen for rejsende med handicap, når vedkommende medtager hjælpemidler, herunder også medicinsk udstyr, der er nødvendige før, under og efter rejsen.

De problemer, som personer med handicap oplever, når de rejser med fly, handler bl.a. om følgende:

1. Manglende muligheder for at kunne benytte nødvendige hjælpemidler, herunder medicinsk udstyr, i lufthavnen og frem til flysædet. Det kan fx gælde særligt indrettet kørestol eller respirator.



2. Risiko for skade på hjælpemidler, herunder medicinsk udstyr, ved forkert håndtering fra personalet, der skal stå for groundhandling.
3. For lav forsikringsdækning i tilfælde af skader på hjælpemidler, herunder medicinsk udstyr.
4. Risiko for ikke at kunne fortsætte eller få udbytte af sin rejse som følge af skader på hjælpemidler, herunder medicinsk udstyr.

DH ved, at det ofte er forbundet med stor utryghed for personer med handicap at rejse med fly, bl.a. fordi der er en stor risiko for, at der sker skader på hjælpemidler, herunder medicinsk udstyr, eller måske, at disse ikke kommer med det samme fly som personen, der skal rejse.

DH finder det afgørende, at reguleringen 1107/2006 (EU) ændres således, at det bliver det firma, der skal varetage assistance af personer med handicap, der også får ansvaret for groundhandling af disse rejsendes hjælpemidler, herunder medicinsk udstyr.

Det vil give mulighed for at sikre den rette uddannelse og træning, når det gælder assistance til personer med handicap og deres hjælpemidler, herunder deres medicinske udstyr. Denne træning bør altid udføres i samarbejde med repræsentanter fra organisationer, der repræsenterer personer med handicap. Ved at begrænse antallet af personer, der vil komme i berøring med hjælpemidler, herunder medicinsk udstyr, vil der kunne opnås en betydelig tryghed hos personer med handicap, ligesom antallet af skader, og derved udgifter til erstatning, vil kunne reduceres betydeligt.

Samtidig bør det understreges, at hjælpemidler, herunder medicinsk udstyr, altid skal håndteres gennem anvendelse af det rette udstyr til at løfte/flytte/pakke hjælpemidler m.v. på den korrekte og forsvarlige måde.

DH mener, at det vil kunne effektivisere konkurrencen om den såkaldte almindelige groundhandling, hvis der sikres et tilstrækkeligt effektivt supplerende system til håndtering af hjælpemidler, herunder medicinsk udstyr, til personer med handicap.

Forbrugerrådet

Forbrugerrådet har afgivet overordnede kommentarer til Kommissionens meddelelse om lufthavns politik og desuden følgende kommentarer til groundhandling-forslaget:

Forbrugerrådet har ikke på nuværende tidspunkt bemærkninger til forslaget og henviser til sit høringssvar til Kommissionens meddelelse. Forbrugerrådet bemærker dog, at der i forslaget ønskes fastsat minimumskrav til uddannelse samt til blandt andet medarbejdernes kvalifikationer. I forhold til de medarbejdere, der dagligt skal være flyselskabernes ansigt udadtil, anser forbrugerrådet det for essentielt, at groundhandling-virksomheden forpligtes



til at tage fornødne skridt til at orientere deres medarbejdere/herunder uddanne dem i de relevante EU-retsakter, fx vedrørende regler om erstatning for bagage samt passagerers rettigheder ved forsinkelse, aflysning mv., jf. hertil forordning 261/2004. Samtidig bør dette have en positiv betydning for godkendelsen som groundhandling-virksomhed.

Forbrugerrådet er tilfreds med, at der er taget hensyn til dette i forslaget, men påpeger også her det vigtige i, at der sikres en ensartet regeludøvelse og forståelse på tværs af EU af EU-retsakterne, her kan fx nævnes forordning 261/2004 om passagerers rettigheder.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark. Det må forventes, at forslaget vil medføre en øget indsats i Trafikstyrelsen til såvel administration af godkendelse af groundhandling-virksomheder som tilsyn med disse.

Der kan desuden blive tale om udgifter for lufthavne og leverandører af groundhandling-ydelser i forbindelse med bl.a. ændringer i styringen af infrastrukturen, opdelingen af lufthavnens forretningsområder og kravene om rapportering. Kommissionen mener, at disse udgifter vil blive opvejet af økonomiske og kvalitetsmæssige fordele. Kommissionen har fremlagt en vurdering af forslagets konsekvenser. Imidlertid er vurderingen en kvalitativ vurdering frem for en kvantitativ. Det fremgår dog af vurderingen, at ekstraomkostninger for offentlige myndigheder vil være 0,185 Euro efter 5 år og skabe 450 nye arbejdspladser pr.år, mens der vil være ekstra omkostninger for virksomhederne i størrelsen 0,61 mio. Euro efter 5 år . Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at opgøre omkostningerne i Danmark. Der er dog ikke tvivl om, at der vil være tale om ekstraomkostninger.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen mener ikke, at målene for forslaget vil kunne nås af medlemsstaterne enkeltvis, idet luftfartsselskaber opererer på et indre marked, og leverandører af groundhandling-ydelser opererer på et europæisk eller internationalt marked. Nationale foranstaltninger vil risikere at skade det indre marked.

Europæiske bestemmelser for groundhandling-ydelser er ifølge Kommissionen en nødvendig bestanddel af den europæiske lovgivning, som understøtter det indre luftfartsmarked, idet et fair, gennemskueligt og ikke-diskriminerende system for udbuddet af disse ydelser er nødvendigt for at opnå effektive ydelser af høj kvalitet inden for groundhandling, der spiller en hovedrolle i hele luftfartssystemet.



Regeringen deler denne opfattelse og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens generelle holdning

Regeringen er positivt indstillet over for forslaget og er tilhænger af større konkurrence på groundhandling-området. For regeringen er det dog vigtigt, at man er opmærksom på, at dette ikke skal medføre øgede administrative byrder og bureaukratiske udfordringer for brugerne af lufthavnene, ligesom det er væsentligt, at bestemmelserne kan sikre et økonomisk bæredygtigt groundhandling-marked, således at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

Groundhandling i Københavns Lufthavn foregår i dag i et miljø præget af et frit marked, med såvel konkurrence som samarbejde mellem lufthavnen, luftfartsselskaberne og handlingvirksomheder. Lufthavnens primære interesse i groundhandlingen er, at der sker den bedst mulige udnyttelse af lufthavnens fysiske kapacitet, og at flowet gennem lufthavnen for fly og passagerer er så smidigt som muligt. Luftfartsselskabernes primære interesse er, at der i forbindelse med beflyvningen af Københavns Lufthavn er adgang til tilstrækkelige groundhandling-ydelser af god kvalitet og til de lavest mulige omkostninger. Groundhandlernes interesse er at etablere en økonomisk bæredygtig forretning.

I forbindelse med luftfartselskabernes groundhandlingbehov indgår handlingvirksomheden og luftfartselskabet individuelle aftaler- uden om lufthavnen- om de ydelser, som groundhandleren skal levere til flyselskabet.

For så vidt angår centraliseret infrastruktur ser regeringen en mulig udfordring i, at det er lufthavnene selv, der træffer beslutninger om centraliseret infrastruktur, da lufthavnene kan have en egen interesse i at udpege centraliseret infrastruktur. Imidlertid indebærer forslaget, at manglende konsensus i brugerudvalget kan betyde, at spørgsmålet forelægges myndighederne til endelig afgørelse.

Såfremt spørgsmålet forelægges for myndighederne, skal proceduren i artikel 6 i direktiv 2009/12/EF tages i anvendelse, hvorefter bl.a. de procedurer, betingelser og kriterier som medlemsstaten indfører med henblik på at gennemføre en afgørelse skal være relevante, objektive, ikke diskriminerende og gennemskuelige.

Ifølge luftfartsloven §71, stk.1 kan ministeren bl.a. fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads, herunder betaling for groundhandling. Dette sker i bestemmelse for luftfart, BL 9-15, der har



implementeret EU direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter for lufthavne over 5 mio. årlige passagerbevægelser.

Det fremgår af BL 9-15, at centraliserede infrastrukturer er luftfartsmæssige anlæg, der er godkendt af Trafikstyrelsen. Endvidere fremgår det, at lufthavnstakster skal forstås som betalingen for brug af de faciliteter og tjenesteydelser, der udelukkende stilles til rådighed af lufthavnen. Det er regeringens opfattelse, at forordningsforslagets indhold ikke ændrer ved bestemmelserne i rådets direktiv 2009/12/EF om lufthavnstakster i relation til Københavns Lufthavn, Kastrup.

Imidlertid omfatter forordningsforslaget om groundhandling de lufthavne, der har en årlig trafik på mindst 2 mio. passagerbevægelser og omfatter således også Billund Lufthavn. Trafikstyrelsens regler i BL 9-15 om lufthavnstakster indebærer ikke takstmæssig regulering af Billund Lufthavn. Groundhandling-forordningsforslaget skønnes ikke at ændre på de takstmæssige vilkår, der gælder for Billund Lufthavn, men der vil som noget nyt være foreskrevet den samrådsprocedure, der er beskrevet i BL 9-15, hvis der opkræves gebyrer i Billund Lufthavn for de centrale infrastrukturer og anlæg, som indbringes for en uafhængig tilsynsmyndighed.

Regeringen mener, at nye centrale infrastrukturer alene kan blive etableret, såfremt spørgsmålet har været behandlet i lufthavnens brugerudvalg, og at myndighederne under alle omstændigheder skal godkende eventuelle nye centrale infrastrukturer efter høring af parterne.

Regeringen anser det for centralt, at teksten skal være entydig med hensyn til, hvilke opgaver der er myndighedsopgaver og dermed skal udføres af myndigheder.

Regeringen er positivt indstillet over for, at der indføres minimumsstandarder, men at dette skal ske i samarbejde mellem lufthavne, groundhandlere og luftfartsselskaber.

Regeringen ser endvidere en mulig udfordring i, at visse specifikationer fastsættes i delegerede retsakter, og finder det mest hensigtsmæssigt, at minimumsstandarder og bestemmelser om forsikringskrav og minimumsbeløb samt om indhold og formidling af indberetningsforpligtelser fra leverandører og egen-handlingbrugere om driftsresultater fastsættes direkte i forordningen.

Regeringen finder det relevant, at lufthavnene har en koordinerende rolle for de forskellige handlingaktiviteter i lufthavnen i et samarbejde med luftfartsselskaber og groundhandlere.

Regeringen ser en mulig problemstilling i forhold til at sikre, at lufthavnens koordination af groundhandling-ydelserne ikke sker til fordel for lufthavnens



egen handlingsevirsomhed, således at konkurrencen mindskes i stedet for fremmes. Regeringen finder, at såvel lufthavnen som lufthavnens brugere skal have mulighed for at indberette eventuelle problemer med leverandører af groundhandling-ydelser for den nationale godkendelsesmyndighed.

Regeringen finder det væsentligt at den øgede konkurrence også sikrer gode arbejdsvilkår og mulighed for overførsel af ansættelsesforhold til andre leverandører af groundhandling-ydelser i tilfælde af ved skift af leverandører af groundhandling-ydelser, hvor antallet af handlere er begrænset efter forordningsforslagets artikel 6 eller 14, jf. også artikel 12. Regeringen finder dog, at rimelige arbejdsvilkår bør gælde uanset hvor mange leverandører, der er til stede i en lufthavn.

Regeringen kan støtte, at der i øget omfang er mulighed for egen-handling i lufthavnene. Regeringen finder imidlertid, at visse funktioner på større lufthavne ikke er egnet til egen-handling, såsom dirigering af flyene på lufthavnens forplads og deicing af fly. Af safety- og kapacitetsmæssige grunde er det ikke hensigtsmæssigt at tillade egen-handling for så vidt angår deicing, hvor netop hastighed og kapaciteten på deicing platformene i vintermånederne er helt afgørende for luftfartselskabernes rettidighed og for lufthavnens samlede kapacitet. Deicing varetages i dag af groundhandlere, der udfører arbejdet på luftfartselskabernes fly.

Københavns Lufthavn udfører i dag kun groundhandling i forbindelse med dirigering af fly og i forbindelse med bustransporter af passagerer mellem fly og terminaler

Det nuværende groundhandling-direktivs bestemmelser om egen-handling har hidtil ikke været gældende for de små lufthavne under 1 mio. årlige passagerbevægelser. De små lufthavne har med de nuværende bestemmelser kunnet samle handlingsydelser og afskære brugerne for egen-handling. Regeringen finder, at forordningsforslaget om helt fri egen-handling indebærer en risiko for, at der ved øget egen-handling og dermed spredning af handlingen mellem flere parter, ikke vil være eksterne handlere, som vil påtage sig handlingen i de små lufthavne. De små lufthavne vil have en udfordring ved at skulle tilbyde handling og at skulle påtage sig opgaven på et ikke holdbart økonomisk grundlag.

For så vidt angår handlingen i Københavns Lufthavn ser regeringen ikke noget principielt problem forbundet med den foreslåede udvidelse af minimum antal groundhandlere fra 2 til 3. Der er ikke i dag fastsat nogen begrænsninger i antallet af handlere i Københavns Lufthavn bortset fra buskørsel af passagerer mellem fly og terminaler, og i forbindelse med dirigeringen af fly.

Regeringen har noteret sig de krav til uafhængighed, der stilles til den ordregivende myndighed ved udvælgelse af leverandører. Såfremt den



nødvendige uafhængighed ikke er til stede, finder Regeringen, at det i den situation vil være Trafikstyrelsens opgave, og at alle leverandører af handling-ydelser skal behandles lige.

Regeringen ser ikke noget problem i, at det er lufthavnene, der får til opgave at foretage høring om anvendelsen af forordningen mellem lufthavn, brugerudvalg og de virksomheder, der leverer groundhandling-ydelser. I Københavns Lufthavn vil høringen være et led i den procedure, der er fastsat i relation til betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster).

Regeringen finder, at kravene til driftsmanualer skal gælde for alle leverandører af groundhandling herunder også for lufthavnenes handling. Regeringen finder generelt, at organiseringen af samarbejdet mellem lufthavne, groundhandlere og luftfartsselskaber skal foregå så ubureaukratisk og smidigt som muligt.

Regeringen vil arbejde for, at overgangsbestemmelserne for forordningens ikrafttræden fastsætter, at eksisterende handlingsvirksomheder først vil blive underlagt de nye godkendelsesprocedurer på det tidspunkt, hvor en ny godkendelse skal udstedes eller senest x år efter forordningens ikrafttræden. Der er ikke i dag nogen generelle godkendelsesprocedurer i Danmark på dette område, og der er derfor ikke noget tidspunkt, hvor godkendelserne udløber.

Regeringen finder det tilfredsstillende, at alle lufthavnsbrugere har ret til at deltage i det af lufthavnen nedsatte brugerudvalg. Her har alle brugerne lejlighed til at fremsætte sine synspunkter og deltage i afstemninger i udvalget.

Regeringen finder på linje med forordningsforslaget, at groundhandling-virksomhederne skal have mulighed for at indhyre underentreprenører. Regeringen vil arbejde for, at dette forudsætter, at handling-virksomheden i sin ansøgning om godkendelse eller senere hos den godkendende myndighed indarbejder oplysninger om sine underentreprenører, herunder om deres kvalifikationer og uddannelse

For så vidt angår rettigheder for handicappede og bevægelseshæmmede når de rejser med fly reguleres området allerede ved EU forordning 1107/2006 af 5. juli 2006.

Groundhandling-forslaget indeholder bl.a. krav om relevant uddannelse for de ansatte, herunder krav om uddannelse i relation til bistand til handicappede og bevægelseshæmmede i overensstemmelse med forordning 1107/2006. Regeringen ønsker at støtte Danske Handicaporganisationer i ønsket om at ændre forordning 1107/2006/EU således, at der bliver øget sammenfald mellem de, der skal varetage assistancen til personer med handicap og de der har ansvaret for groundhandling af de rejsendes hjælpemidler, herunder



medicinsk udstyr. Forslaget giver ikke anledning til ændringer i den foreslåede tekst til groundhandling-forordning.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Flere medlemslande har tilkendegivet, at de umiddelbart overordnet set vurderer, at forslaget er balanceret, og at det er vigtigt at øge kvaliteten og effektiviteten i lufthavnene.

Der er dog en række bekymringer, som landene har givet udtryk for. De primære bekymringer er administrative og økonomiske byrder forbundet med forslaget for lufthavne og selskaber, de nationale kompetencer, der på en række områder foreslås videregivet til Kommissionen i medfør af delegerede retsakter samt merværdien ved forslaget.

Herudover er der en række uafklarede spørgsmål, som landene har rejst under gennemgangen af forslaget – disse omfatter bl.a. udbudsproceduren, central infrastruktur, generelle krav til service, krav til luftfartsselskabernes finansielle stabilitet og markedsadgang for nye udbydere.

Nogle lande stiller sig endvidere skeptisk over for forslaget om ændring fra direktiv til forordning.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 21. december 2011 og supplerende grund- og nærhedsnotat den 12. januar 2012. Sagen har ikke tidligere været forelagt for Europaudvalget.



Dagsordenspunkt 3: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF

KOM(2011) 828

Nyt notat.

Resumé

Der er voksende problemer med flystøj ved EU's lufthavne, og Kommissionen mener, at det gældende direktiv om procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i lufthavne bør revideres og ændres til en forordning både for at styrke bestemmelserne og for at sikre en mere ensartet anvendelse heraf i medlemsstaterne. Der sker bl.a. en præcisering af, at den såkaldte "afbalancerede strategi" med fire hovedelementer skal anvendes, og der gives myndighederne bedre mulighed for at forbyde de mest støjende fly. Indførelse af støjbegrænsning skal ske i en åben proces med de involverede parter. Kommissionen får ret til at suspendere en myndigheds foranstaltninger, hvis de ikke menes at være korrekte. Forordningen skal ligesom det gældende direktiv kun omfatte meget store lufthavne.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsendt af Kommissionen den 1. december 2011 (dansk sprogversion den 13. december 2011) under henvisning til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF), særligt artikel 100, stk. 2, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294.

Den foreslåede forordning skal erstatte det gældende direktiv 2002/30 af 26. marts 2002 med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne.

I sit forklarende memorandum skriver Kommissionen, at flere og flere borgere i EU berøres af støj fra fly i eller omkring lufthavne, og at en aktiv strategi for håndtering af flystøj derfor er nødvendig for at dæmpe de uønskede effekter. En sådan strategi skal omhyggeligt afveje interesserne hos de direkte berørte borgere med andre interesser, idet driftsrestriktioner kan få meget stor betydning for forretningen hos lufthavne og luftfartsselskaber. Det er derfor ifølge Kommissionen vigtigt, at processen, der anvendes til at træffe beslutninger om støjrestriktioner i lufthavne, er konsistent, solid og baseret på fakta for at kunne accepteres af alle involverede parter.



De gældende procedureregler for støjforanstaltninger i EU følger generelt den såkaldte ”afbalancerede strategi”, der er vedtaget i den internationale organisation for luftfartsmyndigheder, ICAO. Denne strategi har fire hovedelementer: En reduktion af støjen ved kilden (mindre støjende fly), fysisk planlægning (vedr. anvendelsen af områderne omkring en lufthavn), operationelle støjdæpende procedurer (bestemte krav til flyenes bevægelser på jorden og i luften) samt operationelle støjrestriktioner (fx natflyvningsforbud). Der skal anvendes de mest omkostningseffektive metoder, og der skal ikke indføres operationelle støjrestriktioner, medmindre man er overbevist om, at det vil være omkostningseffektivt.

Kommissionen er af den opfattelse, at det gældende direktiv bør revideres for at tage hensyn til udviklingen i luftfarten, hvad angår ændringer i flyflåden, den voksende trafik og de voksende støjproblemer. Forslaget herom drejer sig ikke om fastsættelse af mål for støjreduktion, men om ensartede og klare procedurer, der kan lette opnåelsen af de eksisterende mål, som omfatter nationale og lokale mål samt målene for almen støjbekæmpelse i EU. Der er ifølge Kommissionen behov for et nyt retligt instrument – en forordning – for at styrke bestemmelserne om anvendelsen af den ”afbalancerede strategi” og sikre en mere ensartet anvendelse heraf i medlemsstaterne. Desuden vil risikoen for konfrontation med tredjelande, hvis fly rammes af støjbestemmelser i EU-lande, efter Kommissionens opfattelse blive væsentligt formindsket, hvis den ”afbalancerede strategi” anvendes konsistent af alle medlemsstater.

På denne baggrund foreslår Kommissionen i sit forordningsforslag bl.a. en mere præcis ansvarsfordeling for fastsættelse af procedurer om foranstaltninger til begrænsning af flystøj, herunder udpegning af en uafhængig klageinstans, samt en meget detaljeret beskrivelse af, hvordan medlemslandene skal gå til værks med beskrivelse af støjforhold i en lufthavn og eventuel fremsættelse af forslag til støjbegrænsning. Det præciseres, at den ”afbalancerede strategi” skal anvendes, og der gives i den forbindelse myndighederne forbedrede muligheder for at forbyde operationer i en lufthavn med de mest støjende fly, idet støjkravene for disse fly skærpes. Der skal for hver lufthavn etableres et forum for teknisk samarbejde, som bl.a. regelmæssigt skal konsultere beboerne omkring lufthavnen. Når myndighederne vil fastsætte nye støjbestemmelser, skal det ske i en åben og gennemsigtig proces, og de involverede parter – herunder borgere, lufthavne, luftfartsselskaber og flykontrolltjenester – skal have mindst tre måneder til at kommentere forslag. Der stilles samtidig specifikke krav til luftfartsselskaberne om at levere information om deres fly og disses støjegenskaber. Ligesom i det gældende direktiv kan myndighederne i visse situationer undtage fly fra udviklingslande fra bestemmelserne.

Som noget nyt får Kommissionen ret til at suspendere en foranstaltning om støjbegrænsning, som en myndighed har truffet, og som Kommissionen mener



er i uoverensstemmelse med forordningen eller på anden måde er i strid med EU-lovgivningen. Kommissionen kan derefter i en rådgivningsprocedure med medlemsstaterne beslutte, om foranstaltningen kan sættes i værk. Endelig får Kommissionen mulighed for i separate retsakter at kunne ændre visse tekniske bestemmelser med henblik på at kunne ajourføre forordningen i takt med udviklingen inden for luftfarten.

Forordningsforslaget omfatter ligesom det gældende direktiv kun store lufthavne med mere end 50.000 starter og landinger pr. år og kun mellemstore og store fly.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Gældende dansk ret er Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF af 26. marts 2002 med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne. Forslaget kræver ikke lovændring.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring den 1. december 2011 med høringsfrist den 21. december 2011 i EU-specialudvalget for Transport samt følgende organisationer og virksomheder:

DANSAM (sammenslutning af provinslufthavne), Air Greenland, Atlantic Airways, Thomas Cook Airlines Scandinavia, Jet Time, Flyvertaktisk Kommando, Flyvebranchens Personale Union, Cabin Attendants Union og Danish Airline Pilots Association (DALPA).

Af høringssvarene fremgår følgende:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning og **DSB** oplyser, at man ikke har bemærkninger til forslaget.

Brancheforeningen Dansk Luftfart

Dansk Luftfart noterer, at Kommissionen med forslaget søger at skabe en standardiseret platform for procedurerne i processer, hvor der skal etableres operationelle begrænsninger omkring Unionens lufthavne i forbindelse med luftfartsrelateret støj. Med forslaget antages ICAO's såkaldte "Balanced Approach" ved udredning og vurdering af støjreducerende tiltag. Forslaget beskriver således rammerne for selve udredningsprocessen og tager ikke stilling til konkrete støjkrav eller støjbegrænsninger. Forslaget er tydelig i at understrege, at konkrete krav defineres og fastlægges nationalt/lokalt.

Rollefordelingen mellem EU-baserede metodekrav og konkrete nationale operationelle krav er efter Dansk Luftfarts opfattelse et vigtigt princip at



fastholde. Endvidere giver anvendelsen af ICAO's "Balanced Approach" alt andet lige adgang til relativt objektive og strukturerede udredningsforløb. Man kan således støtte forslaget i den foreliggende form, jf. dog følgende bemærkninger:

Brancheforeningen bemærker delegationsbestemmelserne i artikel 11 og 12 og skal for den videre proces anbefale, at det fra dansk side nøje overvejes, hvorvidt beføjelserne er for vidtrækkende, ikke mindst hvad angår definitionsapparatet i artikel 2.

Man bemærker endvidere, at der i artikel 6 beskrives krav til luftfartsoperatørers informationsforpligtelser overfor Kommissionen. DL finder det vigtigt, at det tydeliggøres, at der er tale om sags-specifikke informationer, og ikke om kontinuerlige informationsforpligtelser, der vil blive påført luftfartserhvervet.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv oplyser, at organisationens interesse i foreliggende forslag hovedsagelig er af brugermæssig natur, hvorfor følgende bemærkninger skal ses i lyset af, at man betragter luftfartserhvervet som serviceorganer for sine medlemmers erhvervsmæssige aktiviteter, herunder godstransport og logistik, turismeerhvervet samt forretningsrejsende i ikke-prioriteret rækkefølge. Luftfartsområdet er således en del af den globale værdikæde, og der er en klar interesse i, at samspillet mellem de forskellige led i kæden fungerer så effektivt, billigt, pålideligt og produktivt som muligt.

Dansk Erhverv kan på den baggrund støtte de overordnede mål for den foreslåede regulering, der sigter på at opgradere og effektivisere lovgivningen med henblik på en mere velfungerende håndtering af de omhandlede områder i dagligdagen for kunderne. Man skal i den forbindelse pege på, at den største erhvervs- og samfundsmæssige interesse i et velfungerende luftfartserhverv ligger i, at kunderne hos luftfartsselskaber, lufthavne m.v. får den bedst mulige service. Dansk Erhverv støtter ethvert forslag, der har dette som udgangspunkt.

Høringen omhandler for en stor del aspekter af intern interesse for luftfartserhvervet og sigter mod en effektivisering og tilpasning til den øgede efterspørgsel, der er opstået som følge af den voksende flytrafik. Dansk Erhverv har ingen særlige bemærkninger til disse dele.

Forbrugerrådet

Forbrugerrådet har afgivet overordnede kommentarer til Kommissionens meddelelse om luftfartspolitik og desuden følgende kommentarer til forslaget om en forordning om støjrelaterede driftsrestriktioner:

Forbrugerrådet anser det for essentielt, at der lægges en så høj som mulig barre for at tage luftfartøjer, der kun lige opfylder kravene, ud af drift, og anser det for positivt, at de kompetente myndigheder får bedre mulighed for at udfase de



mest støjende luftfartøjer i den eksisterende flåde. Om end dette forudsætter en effektiv håndhævelse, der sikrer, at luftfartsindustrien følger de fastsatte miljømæssige mål, hvorfor de kompetente myndigheder og medlemsstaterne derfor er forpligtet til at skabe effektive rammer herfor. Forbrugerrådet forstår dette som hensigten med forslaget, som det foreligger, og har ikke yderligere bemærkninger hertil.

SAS

SAS byder overordnet set Kommissionens forslag velkommen, da det tager udgangspunkt i den såkaldte "balanced approach" om håndtering af støj som vedtaget af ICAO. SAS har derudover følgende kommentarer til forslaget:

SAS finder, at det er uklart, hvornår og hvordan det bliver aktuelt med operationelle restriktioner for fly med et støjniveau, som ligger over Chapter 3 minus 10 dB. På trods af at SAS har besluttet at udfase MD80, er det uhyre vigtigt, at det er muligt at flyve med denne flytype til udgangen af 2015.

Efter SAS' opfattelse er det særdeles tvivlsomt, at definitionen "marginally compliant aircraft" udelukkende kan ændres ved en komitologi-procedure. En ændring af definitionen kan have så store konsekvenser, at det ikke bør kunne ske uden om Rådet og dermed inddragelse af de enkelte medlemslande.

SAS er selvsagt enig i, at støj fra fly løbende skal reduceres i takt med den teknologiske udvikling. I lyset af, at støj fra jetfly siden jetflyets introduktion er reduceret med omkring 70 pct., er der imidlertid opnået utroligt meget. I lyset heraf og i lyset af den trods alt lokalt begrænsede påvirkning af omgivelserne kan det undre, at der tilsyneladende kun er fokus på støj fra fly, når det tages i betragtning, at støj fra overfladetransport af forskellig art har en langt større påvirkning af omgivelserne. Det ville klæde Kommissionen også at inddrage disse transportformer i fremtidige overvejelser om støjreduktioner i EU.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller administrative konsekvenser for Danmark.

Der kan blive tale om administrative og økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaber og lufthavne. Luftfartsselskaber, lufthavne og flyvekontrolltjeneste skal etablere et forum for teknisk samarbejde, som skal konsultere borgergrupper og myndigheder. Derudover har SAS i sin flyflåde enkelte fly, som i et vist omfang kan blive ramt, hvis de forbedrede muligheder for at begrænse de mest støjende fly udnyttes.

5. Nærhedsprincippet



Kommissionen anfører, at man bedst vil kunne nå forslagets mål ved fælles handling, idet en harmoniseret tilgang generelt vil forbedre miljøforholdene for luftfarten i europæiske lufthavne og samtidig vil sikre, at luftfartsselskaber og lufthavne kan arbejde på mere forudsigelige betingelser. En harmonisering vil desuden formindske risikoen for skævheder i konkurrencen mellem forskellige luftfartsselskaber og lufthavne og for, at der udvikler sig en uheldig praksis til skade for hele luftfartssystemet. En fælles tilgang vil efter Kommissionens opfattelse kunne tilbyde de mest omkostningseffektive løsninger på miljøproblemer ved lufthavnene og vil kunne forhindre, at der etableres et kludetæppe af forskellige krav for operatørerne, der typisk arbejder internationalt.

Regeringen deler denne opfattelse, så meget mere som der siden 2002 har været fælles regler for procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i EU's lufthavne. Regeringen finder derfor, at forslaget generelt er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens generelle holdning

Regeringen er i udgangspunktet positivt indstillet over for forslaget. Det er en fordel, at der lægges op til en mere ensartet anvendelse af støjreglerne i medlemslandene. Regeringen finder det dog ikke logisk, at Kommissionen skal kunne suspendere nationale beslutninger, hvis disse lever op til kravene i forordningen – den juridiske konstruktion i forbindelse hermed kan give anledning til udfordringer.

For så vidt angår forslagets artikel 6 om indberetning af oplysninger om flyenes støjniveau er regeringen som udgangspunkt positivt indstillet, men finder det samtidig vigtigt at et sådant krav ikke medfører unødige administrative byrder for luftfartsselskaber og myndigheder.

Af forslagets artikel 7 fremgår dels, at medlemslandene ved udfasning af marginale kapitel 3-fly skal give de øvrige medlemslande, Kommissionen og andre interesserede parter 6 måneders varsel, dels, at raten for en eventuel udfasning ikke må være højere end 20 pct. pr. år, dvs. en udfasning over mindst 5 år. Regeringen finder, at der dermed sættes en rimelig frist for udfasning af ældre flytyper.

For så vidt angår forslagets artikel 11 om delegerede retsakter finder regeringen det fornuftigt, at decideret tekniske anvisninger, metoder og lign. omfattes af delegering, således at der altid kan henvises til aktuelle, opdaterede versioner af tekniske anvisninger mm. Regeringen finder det imidlertid betænkeligt, at delegeringen også skal omfatte ændring af definitionen af marginale kapitel 3-fly og ændring af definitionen af luftfartøjer omfattet af forordningen, idet sådanne ændringer kan have væsentlige konsekvenser for luftfarten, f.eks. i form af restriktioner eller forbud mod benyttelse af specifikke flytyper.



7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Flere medlemslande har udtrykt stor bekymring over artikel 10 i forslaget, hvorefter Kommissionen kan suspendere en national beslutning. Der er desuden tilkendegivet utilfredshed med artikel 6, i henhold til hvilken luftfartsoperatører skal fremsende forskellige data til Kommissionen om flyenes støjniveau – merværdien af dette blev betvivlet, og der blev advaret mod risikoen for forøgelse af de administrative byrder for både operatører og myndigheder.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 21. december 2011 og supplerende grund- og nærhedsnotat den 12. januar 2012. Sagen har ikke tidligere været forelagt for Europaudvalget.



Dagsordenspunkt 4: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for tildeling af slots i Den Europæiske Unions lufthavne

KOM(2011) 827

Nyt notat.

Resumé

En slot for et luftfartsselskab i en lufthavn er en tilladelse til adgangen til den nødvendige infrastruktur for en tildelt ankomst- og afgangstid.

Hovedformålet med slotregulering er ifølge Kommissionen at sikre, at adgangen til overbelastede lufthavne organiseres ikke-diskriminerende og gennemskueligt for at få optimal udnyttelse af lufthavnskapaciteten og muliggøre reel konkurrence.

Der er udsigt til voksende trængselsproblemer og tiltagende konkurrence i EU's lufthavne, og Kommissionen mener derfor, at det er nødvendigt at revidere den gældende slotsforordning. Det foreslås at tillade handel med slots, og at det gøres lettere for nytilkomne luftfartsselskaber at få tildelt slots. Den uafhængige slotskoordinator skal have styrket sin rolle, men skal også arbejde mere gennemskueligt og skal kunne samarbejde med lufttrafikkontroltjenesten i Single European Sky. Visse lufthavne, som ikke er slotskoordinerede, men som kan være vigtige som alternative lufthavne i særlige situationer, skal levere information til koordinatorene. Kravet til videreførsel af "hævdvundne" slots skærpes, ligesom der foreslås nye forpligtelser om sanktionering af luftfartsselskaber, der ikke overholder bestemmelserne, og gives mulighed for opkrævning af et beløb hos luftfartsselskaber som sikkerhed for reserverede slots.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsendt af Kommissionen den 1. december 2011 (dansk sprogversion den 6. december 2011) under henvisning til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF), særligt artikel 100, stk. 2, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294.

Den foreslåede forordning er en omarbejdning af den gældende forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne med senere ændringer.

I sit forklarende memorandum skriver Kommissionen, at hovedformålet med slotregulering er at sikre, at luftfartsselskabernes adgang til overbelastede lufthavne organiseres i et system med fair, ikke-diskriminerende og



gennemskuelige regler for fordeling af landings- og starttidspunkter for at sikre optimal udnyttelse af lufthavnskapaciteten og muliggøre reel konkurrence.

Da den første slotsforordning blev vedtaget i 1993, var europæisk luftfart domineret af et lille antal store selskaber, men siden er konkurrencen tiltaget væsentligt. I 1992 var der fx kun 93 ruter inden for EU, som blev betjent af mere end to selskaber, mens antallet i 2010 var 479. Kommissionen finder det tvivlsomt, at udviklingen kunne være foregået uden eksistensen af et neutralt slotstildelingssystem. Der er imidlertid udsigt til voksende trængselsproblemer i europæiske lufthavne i de kommende mindst femten år – især i de allerstørste – og selv om bestemmelser om fordeling af slots ikke i sig selv kan generere ny kapacitet, kan de være et effektivt værktøj for håndtering af knaphed i lufthavnskapaciteten.

Kommissionen mener på den baggrund, at det er nødvendigt at gennemgå den gældende slotsforordning for at se, om den kan forbedres og imødekomme morgendagens krav, og Kommissionen har fremsat forslag til en forordning med hovedformålet at sikre en optimal fordeling og anvendelse af slots i overbelastede lufthavne og med de specifikke mål at sikre en styrket og effektiv anvendt tildeling og anvendelse af slots samt at forstærke konkurrencen og luftfartsselskabernes konkurrenceevne.

Disse mål skal ifølge Kommissionens forslag nås på følgende måde:

Efter den gældende forordning må luftfartsselskaber bytte slots, og der foregår en vis bagvedliggende handel med slots. Ifølge forslaget bliver det udtrykkeligt tilladt selskaberne at købe og sælge slots indbyrdes (såkaldt sekundær handel), hvilket ifølge Kommissionen vil gøre det lettere for selskaberne at opfylde deres behov for slots.

Definitionen på et ”nytilkommet luftfartsselskab”, som har fortrinsret til visse slots i en lufthavn, skal gøres bredere, så det bliver lettere for selskaber med meget få slots at få tildelt flere slots, hvis de ønsker at ekspandere.

Den uafhængige slotskoordinator i en koordineret lufthavn skal have styrket sin uafhængighed, og medlemsstaterne skal overvåge, at koordinatoren har tilstrækkelige midler til sin rådighed. Der vil desuden blive stillet strengere krav til koordinatoren om at arbejde gennemskueligt og offentliggøre rapporter herom. På længere sigt kan Kommissionen foreslå etableringen af en europæisk slotskoordinator.

Der skal ifølge forslaget kunne etableres integration mellem luftrafikkontrolltjenesten i Single European Sky (SES) og slotskoordinatoren i en lufthavn. Hvis den i medfør af SES etablerede European Network Manager ønsker det, kan Kommissionen forlange en analyse af kapaciteten i en lufthavn udført med henblik på koordinering med planerne for luftrafikkontrollen.



Der vil blive introduceret et nyt begreb – ”netværkslufthavn” – for visse lufthavne, som ikke er undergivet slotskoordinering, men som bedømmes at være vigtige i tilfælde af pludseligt opståede behov for alternative lufthavne, fx ved ekstremt vejrlig. Disse lufthavne skal fortsat ikke være slotskoordinerede, men koordinatorene skal have information fra lufthavnene og luftfartsselskaberne om kapacitet og trafik.

I den gældende forordning får et luftfartsselskab automatisk overført en slotsserie fra en sæson til den følgende tilsvarende sæson, hvis det har udnyttet denne serie mindst 80 pct. (”hævdvundne” rettigheder, såkaldte ”grandfather rights”). Ifølge forslaget skal kravet forøges til 85 pct. Kommissionen skal i helt særlige tilfælde kunne fravige denne regel. Samtidig kræves der afgang på et bestemt tidspunkt 15 uger i træk (10 i vintersæsonen) mod kun 5 i den gældende forordning, for at der er tale om en serie, der giver mulighed for anvendelse af de nævnte ”grandfather rights”.

Der foreslås endelig nye forpligtelser for medlemsstater og koordinatore til at sanktionere luftfartsselskaber, der ikke overholder bestemmelserne, og der gives mulighed for, at lufthavne kan opkræve et beløb fra luftfartsselskaber som sikkerhed for anvendelse af en tildelt slot.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Gældende dansk ret er Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne med senere ændringer. Forslaget kræver ikke lovændring.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring den 1. december 2011 med høringsfrist den 21. december 2011 i EU-specialudvalget for Transport samt følgende organisationer og virksomheder:

DANSAM (sammenslutning af provinslufthavne), Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Thomas Cook Airlines Scandinavia, ACD (Airport Coordination Denmark A/S), Jet Time, Flyvebranchens Personale Union, Cabin Attendants Union og Danish Airline Pilots Association (DALPA).

Af høringssvarene fremgår følgende:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning og **DSB** oplyser, at man ikke har bemærkninger til forslaget.

ACD (Airport Coordination Denmark A/S)



ACD giver indledningsvis udtryk for, at den hidtidige forordning i det store og hele har været ganske velfungerende og at man kan undres over, at der nu igen er blevet kastet en masse penge og arbejdstimer ud til endnu en konsulentrapport. Uanset hvorvidt alle disse undersøgelser er sket på baggrund af Kommissionen egne ønsker eller fordi der er et udefra kommende pres fra interessegrupper, så finder ACD, at fem gennemgribende undersøgelser henover 15-16 år, forekommer en smule overdrevet. Tidligere har man stiftet bekendskab med analyser og rapporter fra Cooper & Lybrand(1995), PricewaterhouseCoopers(2000), N/E/R/A(2004) og Mott McDonald(2007), før den nuværende konsulentrapport, der ligger til grundlag for fremsendte udkast.

Det er store ekstraordinære arbejdsbyrder, som lægges på koordinatorene, når konsulentfirmaerne skal indsamle de oplysninger, som så efterfølgende sælger alle de indsamlede informationer, som en samlet rapport til EU.

Reelt er det begrænset, hvor mange kommaer der er behov for at flytte i den eksisterende forordning. Sideløbende skal man tage hensyn IATA regler, som jo følges udenfor EU – og da en stor del af operationerne enten starter i eller ender udenfor fællesskabet, så vil de to regelsæt være nødsaget til at skulle følges ad. Derfor bør man overveje at give branchen arbejdsro, så man kan koncentrere sig om produktionen, frem for til stadighed, at skulle assistere konsulentfirmaer med besvarelse af et utal af spørgeskemaer.

ACD fremsætter derefter følgende bemærkninger, der dels er baseret på Luftfartspakkens indledende bemærkninger, dels på den tilhørende forordningstekst:

Ref. 3.1.1./side 7: Der åbnes mulighed for sekundær handel med slots, og konkurrencen styrkes

Hvordan kan man handle med slots uden at afklare, hvem der er den egentlige ejer? For er det lufthavnene, operatørerne, de lokale medlemslande eller den lokale koordinator, som er den retmæssige indehaver af en lufthavns slots? Før dette er endeligt belyst bør der ikke åbnes for handler. Derudover kan man frygte, at en håndfuld meget rige operatører – eventuelt fra de rige oliestater - kan ende med at sidde med den fulde kontrol af majoriteten af slots. Det er næppe denne situation, som er målsætningen!

Ref. 3.1.2.30./side 8: Styrke slottildelingsprocedurens gennemsigtighed og slotkoordinatorernes uafhængighed

Her skulle man inden yderligere tiltag i forordningen, overveje at få strømlinet opbygningen af de forskellige enheder af koordinationsvirksomheder rundt omkring i Europa.

Hvem kan eje koordinationselskaberne? Skal koordinatører ansættes i disse selskaber, eller skal man fortsat acceptere at man blot lejer/låner sig frem hos flyselskaber og lufthavne eller måske er en delorganisation af f.eks. lufthavn



eller handlingselskab! Uafhængighed må betyde 100 procents ansættelse og tilknytning i de pågældende koordinationselskaber.

Teksten lægger desuden op til, at der i fremtiden skal kunne nedsættes en fælles europæisk koordinator. Det leder tankerne hen på den store organisation, som f.eks. Eurocontrol har fået opbygget henover de forgange 20-25 år. Det er ikke et setup som kan og bør kopieres til koordinator-enhederne, idet koordinationsarbejdet består af et dybtgående lokalt kendskab, hvor de lokale koordinatore har kendskab til de enkelte selskabers rotationer, når der skal flyttes om på programmerne, i de tilfælde, at de ønskede slots ikke er tilgængelige.

Tænker man tilbage på prisudviklingen indenfor én-route/IFR overflyvningsafgifterne, så mener ACD at kunne erindre en nærmest eksplosiv prisstigning, da man overgik fra de nationale afgifter til den fælles opkrævning fra Eurocontrol. En omkostning, som ACD bekendt, var et stort debateme hos flyselskaberne for 20-25 år siden. Ser man på prisniveauet/driftsomkostningerne bag de lokale koordinationselskaber, så kan man konstatere at de nordiske lande er billige i drift på trods af et højere lønniveau.

Så skal priserne holdes i bund og servicen i top, mener ACD således, at man skal fastholde de separate enheder, naturligvis med kravet om et fortsat stabilt samarbejde mellem de europæiske koordinationsenheder.

Ref. 3.1.3.30/side 8: Slottildelingsordningen integreres i reformen

Integrering af lufthavnsslot med lufttrafikstyringssystem kan umiddelbart lyde forjættende. Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at lufthavnsslot almindeligvis bliver disponeret med måneders forberedelse, til forskel fra den daglige trafik. Lufthavnsslots koordineres ofte på perioder af 5, 10, 15, 20, 30, 40, 45, 60 og 120 minutters varighed – baseret enten på statiske eller dynamiske faktorer (minut eller timeenheder), hvorimod den daglige trafikafvikling ACD bekendt er indlagt med et fast antal bevægelser per time.

Så en sådan integration af systemer kan/vil sandsynligvis give nogle uoverensstemmelser, og kan uforvarende frembringe unødvendige tvivlsspørgsmål om, hvorvidt en operatør har en slot eller ej. Med en sådan integration kan man selvfølgelig ”fange” få syndere, som opererer uden lufthavnsslots, men samtidigt kunne man frygte, at man kunne genere den etablerede trafik unødvendigt.

Ref. 3.1.4./side 8: ”80/20-reglen”

Nuværende niveau på ”80/20” er gennemtænkt og ganske velfungerende. Ændres denne til ”85/15” vil man se mange unødvendige operationer blot for at opretholde sine historiske rettigheder. De kan komme til at koste selskaberne store økonomiske tab på flyvninger med halvtomme fly – ligesom man må forvente at miljøet vil blive helt unødvendigt overbelastet, såfremt man politisk skulle vælge at skrue op for denne minimumsregel. Hertil må man som



koordinator forvente et stigende antal henvendelser om hævde omkring force majeure, såfremt der netop har været snevejr, tåge, busstrejke, underafkølet regn m.v. i den ene eller den anden lufthavn.

Bliver denne ”unødvendige” opjustering fra ”80” til ”85” procent en realitet, kan dette betyde økonomisk lussing for operatørerne, og eventuelt vil det medføre efterfølgende aflysninger – og i værste fald kan det ende med en økonomisk ruin og efterfølgende konkurs. Hermed bliver alle tabere – både lufthavnene, flyselskaberne, personalet, kunderne og miljøet.

Ligeså uovervejende er ideen om at øge minimumkravet for serier, for sommerens vedkommende fra de nuværende 5 uger til 15 uger og tilsvarende for vinteren fra de 5 uger til 10 uger. Man må ifølge ACD alle erkende, at det reelt drejer sig om ”kroner og ører”, både for operatørerne, rejsebureauer og især de rejsende passagerer. Hvor lang er en realistisk serie til Middelhavets sol, hvor mange uger strækker det enkelte oplandsområdes ferieperiode sig over, hvor lang er den officielle skoleferie? Tvinges serierne op på 15 uger kan det ikke sælges i yderperioderne og de ønskede serieoperationer dør. Og hvem har reelt fordel af dette? Samme spørgsmål må man stille sig selv omkring længden på skisæsonerne i vintermånederne – samt for charterarrangementer til Gran Canaria m.v.

De eksisterende betingelser omkring ”80/20” og serier på minimum 5 ugers varighed har de værdier, som er bedst for branchen. Der er jo reelt ingen sund fornuft i at ændre blot for at ændre – når de nuværende fordelinger er fornuftige og velovervejede.

Man nævner ”undtagelsesbestemmelser” – i forbindelse med ”de regionale lufthavnes karakteristika” - det lyder jo fint, men ofte vil flyvninger blive udført fra en regulær forretningslufthavn til en ”karakteristisk” regional lufthavn, eventuelt placeret på en ø med særlige restriktioner! Skal man så ud i dispensationer/undtagelser i ”begge ender” af en sådan flyvning? Da sådanne operationer sandsynligvis vil være koordineret i begge lufthavne!

Ref. 11/side 13: ”Ny”

Indholdet er uklart.

Ref. 13/side 14: ”Ny”

Som nævnt tidligere i bemærkningen til ”Ref. 3.1.3.30/side 8: Slotstildelingsordningen integreres i reformen”, bør man nøje vurdere, om dette tiltag ikke er en unødvendig overforvaltning, som på længere sigt vil genere trafikken frem for det modsatte.

Ref. 15/side 14: ”Ny”

Det lyder jo umiddelbart fantastisk at ”medlemsstaterne bør sørge for, at koordinatoren får tilstrækkelige ressourcer til at udføre sine opgaver”. Man kunne dog frygte at økonomien og personalebehovet kunne ”løbe løbsk”,



såfremt der ikke samtidigt sættes nogle rammer. Til eksempel skal nævnes, at i de nordiske lande, består bemanningen af én person i Norge, én person i Finland, to personer i Sverige samt to personer i Danmark, som så også passer Island 100 procent samt dækker afløsningen for Norge og Finland. Ser man udenfor Norden er bemanningerne betydelig større også i de mindre lande, vi kan sammenligne os med.

Ref. 21/side 15: "Ny"

Indholdet er uklart.

Ref. Artikel 2, stk 2, del 3, "Et Luftfartsselskab, der i overensstemmelse med artikel 13/side 20: "Ny"

Man kan i dag ikke overføre "New Entrance/Kode B" til andre.

Ref. Artikel 6 stk 1/side 31

På halvårsmøder i lufthavnenes koordinationskomiteer, fremlægger koordinatorene en for den pågældende lufthavn fyldestgørende koordinationsrapport. Alle interesserede kan tilsendes kopi af disse rapporter. For at forenkle processen, kunne Kommissionen adoptere disse rapporter som model for aktivitetsrapport. Jo mere trafikeret en lufthavn vil være – jo mere fyldestgørende vil rapporten være. De lokale operatører vil dermed sikre, at standarden og indholdet af rapporten vil give et fyldestgørende billede af den aktuelle situation.

En fælles rapport, baseret på punkt 2 (Kommissionen kan vedtage en model), kan være en dårlig løsning, da man ikke nødvendigvis bør gå ind i de samme detaljer for f.eks. Keflavik, Bromma og Frankfurt. Derfor vil ACD fraråde en fast standard for aktivitetsrapport.

Ref. Artikel 6 stk 3/side 31

Adgangen til den elektroniske database er baseret på et årsgebyr/brugerbetaling for den enkelte operatør. Hertil kan handlingselskaber, brændstofleverandører m.v. købe sig adgang. Indtægterne går til vedligeholdelse af portal og til at reducere priserne for slotshåndteringen.

Ref. Artikel 8 stk 1/side 34

Det er imponerende med de mange nye "kasketter" som kan deltage i koordinationsudvalget, herunder netforvalteren og præstationsvurderingsorganet. I det virkelige liv vil der være stor interesse - og mange deltagere når selskaberne føler sig snydt eller dårligt behandlet. Og modsat vil mødedeltagelsen være lav og interessen næsten ligegyldig, hvis selskaberne føler, de har opnået det bedst mulige.

ACD tilbyder alt på den transparente portal www.online-coordination.com. Man udsender desuden rapporter omkring komitemøderne i henholdsvis Billund, Keflavik og København. Møderne varer under 30 minutter, så reelt



føler ACD ikke, der for ACD's vedkommende er det store behov for at ændre Artikel 8, idet man opfatter dette som et åbent forum, hvor alle er velkomne.

Ref. Artikel 18 stk 3 Ny/side 48

Vedr. sanktioner. På baggrund af informationer fra flere operatører, omhandlende bødestørrelse og årsag fra mindst 2 medlemslande, er det vigtigt at få klare retningslinjer for, hvornår der kan opkræves bøder samt niveauet for sådanne bøder. Niveauet er efter ACD's vurdering alt for højt.

Brancheforeningen Dansk Luftfart

Brancheforeningen Dansk Luftfart, der også svarer på vegne af **DI Transport**, mener, at Kommissionen med forslaget søger at sikre en optimeret proces vedrørende allokering og anvendelse af slots i lufthavne, herunder specifikt at sikre styrket og effektiv implementering af slots-allokeringen og anvendelsen af slots, samt at styrke fair konkurrence og luftfartsselskabers konkurrencekraft. Brancheforeningen er i udgangspunktet positive til forslaget, men finder dog, at der fra dansk side må arbejdes for at få indarbejdet ændringer på følgende områder:

80/20-reglen og serie-definitionen

Kommissionen foreslår, at 80/20-reglen ændres til en 85/15-regel samt at minimumsantallet for ugentlige slots som serie ændres fra 5 til 15 i sommerhalvåret og fra 5 til 10 i vinterhalvåret. Disse foreslåede ændringer indeholder beregningsmæssige og praktiske uhensigtsmæssigheder af stor betydning.

For eksempel er vinterperioden i praksis for kort til at håndtere en 10-ugers periode. For at opretholde sin slotsallokering kan et luftfartsselskab derfor "tvinges" til at opretholde drift f.eks. i juledagene, selv om der ikke er efterspørgsel. Det synes ikke foreneligt med bestræbelserne på at reducere luftfartens CO₂-udledninger. En 85/15-regel vil på en 10-ugers periode reelt betyde, at kun én aflysning kan tillades i hele perioden – stort set uanset årsag. Konsekvensen er, at luftfartsselskaber påføres en uhensigtsmæssig stor forretningsmæssig usikkerhed. Man bemærker for eksempel, at slotsreglerne blev fastholdt under askeskyen, der alt andet lige var helt udenfor luftfartsselskaberne kontrol.

Brancheforeningen anbefaler derfor, at der fra dansk side arbejdes for at fastholde de eksisterende regler. Alternativt, at der udvikles mere udførlige definitioner på undtagelser vedrørende "non-utilisation" (artikel 10, stk. 5).

Secondary Trading (artikel 13)

På langt sigt vil indførelse af secondary trading, hvor slots kan handles direkte mellem luftfartsselskaber, kun føre til forøgede omkostninger og formentlig til utilsigtede forrykninger i konkurrencebilledet. Kommissionens eget eksempel vedrørende et amerikansk luftfartsselskab (1.2, pkt. 11) taler sit tydelige sprog om de mulige konsekvenser ved at åbne for secondary trading. Vi anbefaler



derfor, at der fra dansk side seriøst overvejes om den foreslåede ændring er hensigtsmæssig.

Delegationsakter (artikel 15)

Brancheforeningen bemærker delegationsbestemmelserne i artikel 15, og skal for den videre proces anbefale, at det fra dansk side nøje overvejes, hvor vidt beføjelserne er for vidtrækkende.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv oplyser, at organisationens interesse i foreliggende forslag hovedsagelig er af brugermæssig natur, hvorfor følgende bemærkninger skal ses i lyset af, at man betragter luftfartserhvervet som serviceorganer for sine medlemmers erhvervsmæssige aktiviteter, herunder godstransport og logistik, turismeerhvervet samt forretningsrejsende i ikke-prioriteret rækkefølge. Luftfartsområdet er således en del af den globale værdikæde, og der er en klar interesse i, at samspillet mellem de forskellige led i kæden fungerer så effektivt, billigt, pålideligt og produktivt som muligt.

Dansk Erhverv kan på den baggrund støtte de overordnede mål for den foreslåede regulering, der sigter på at opgradere og effektivisere lovgivningen med henblik på en mere velfungerende håndtering af de omhandlede områder i dagligdagen for kunderne. Man skal i den forbindelse pege på, at den største erhvervs- og samfundsmæssige interesse i et velfungerende luftfartserhverv ligger i, at kunderne hos luftfartsselskaber, lufthavne m.v. får den bedst mulige service. Dansk Erhverv støtter ethvert forslag, der har dette som udgangspunkt.

Høringen omhandler for en stor del aspekter af intern interesse for luftfartserhvervet og sigter mod en effektivisering og tilpasning til den øgede efterspørgsel, der er opstået som følge af den voksende flytrafik. Dansk Erhverv har ingen særlige bemærkninger til disse dele.

Forbrugerrådet

Forbrugerrådet har afgivet overordnede kommentarer til Kommissionens meddelelse om lufthavnspolitik og desuden følgende kommentarer til forslaget om ændring af forordningen om tildeling af slots:

Forbrugerrådet har ikke umiddelbart nogen bemærkninger, men anser det for positivt at formålet med ændringerne er at skabe større gennemsigtighed, åbenhed og styrkelse af koordinatorens rolle, samtidig med at der opretholdes en reel konkurrence. Her tænkes særligt vedrørende den sekundære handel med slots. Forbrugerrådet finder det dog vigtigt, at miljømæssige aspekter/krav får en fremtrædende rolle som parameter ved tildelingen af slot, og så fx derfor gerne, at muligheden for lokale retningslinjer fik en fremtrædende rolle. Således vil det sikre en effektiv hensyntagen til de miljømæssige aspekter og de mål, der er fastsat i forhold til en bæredygtig udvikling.



SAS

SAS' generelle opfattelse er, at de eksisterende bestemmelser om slots fungerer godt. De giver fuld mulighed for en god koordinering af slots på overbelastede lufthavne uden at gå på kompromis med luftfartsselskabernes muligheder for at optimere tidtabellerne. De giver stabilitet og skaber forretningssikkerhed, som fører til investeringer i nye ruter. En revision af den gældende forordning vil ikke føre til, at de europæiske kapacitetsproblemer løses helt. Muligvis kunne forordningen forbedres med retningslinjer for bestemmelserne for at eliminere eventuelle uklarheder. For at løse kapacitetsproblemet foreslår SAS i stedet, at Europa udvikler en forbedret infrastruktur i sine lufthavne samt fremskynder gennemførelsen af Single European Sky (SES). Desuden ville systemet have gavn af en ordning, hvor bestemmelserne i den gældende forordning reelt efterleves af alle medlemsstater.

SAS har følgende specifikke kommentarer til forslaget:

Definition af "nytilkommet luftfartsselskab", art. 2(2)

Definitionen udvides, idet det maksimale antal slots for det nye luftfartsselskab for intra-europæiske linjer med højst to andre luftfartsselskaber forøges fra 4 til 8, og undtagelsen for luftfartsselskaber, som besidder mere end 4 pct. af det totale antal slots en given dag, fjernes. Desuden forhøjes tærskelen for det totale antal slots inden for en luftfartsselskabs-gruppe fra 5 til 10 pct. SAS hilser disse ændringer velkommen.

Historiske slots, art. 10 samt definition af en "serie", art. 2(13)

Den såkaldte 80/20-regel foreskriver, at luftfartsselskaber skal udnytte sine slots for 80 pct.s vedkommende for at kunne få "historiske rettigheder" til efterfølgende trafikprogrammer. Reglen går hånd i hånd med definitionen af en "slotsserie", som er en periode på mindst fem uger. I Kommissionens forslag ændres 80/20-reglen til 85/15. Dette vil medføre betydelige problemer for luftfartsselskaberne, hvilket SAS illustrerer med et eksempel med en afgang hver mandag morgen fem uger i træk. Med den nuværende regel vil et selskab kunne indstille én af disse afgange (20 pct.) uden at miste slots. Med Kommissionens forslag vil ingen af disse afgange kunne indstilles uden at miste de historiske rettigheder til slotsene, hvilket i praksis er et krav på 100 pct.s udnyttelse.

Desuden er definitionen af en "serie" udvidet fra 5 til 10 slots i vintertrafikprogrammet og fra 5 til 15 slots i sommertrafikprogrammet. Set i et markedsperspektiv er sådanne serier for lange for visse markeder (fx charter og skirejser) i visse perioder af året. Desuden er der mindre end 10 uger mellem begyndelsen på vintertrafikprogrammet og jul, hvilket indebærer, at luftfartsselskaberne må operere hele julen for at opretholde historiske rettigheder til trods for, at nedgangen i trafikken ikke motiverer dette. I øvrigt indebærer den foreslåede 85/15-regel, at en aflysning i løbet af en 10-ugersperiode er mulig uden at miste historiske rettigheder.



SAS stiller sig negativt til disse ændringer. De nuværende regler tillader ingen større marginaler, og bortset fra at luftfartsselskaberne kan behøve en vis fleksibilitet for at kunne håndtere forstyrrelser i den daglige drift, kan der undtagelsesvis findes legitime årsager til at indstille en afgang med ekstrem lav belægning (fx juledag eller andre helligdage). Konsekvensen af en ændring på linje med Kommissionens forslag kan være, at et luftfartsselskab i fremtiden tvinges til at udføre visse afgange med næsten tomme fly med henblik på at beholde sine slots. Bortset fra de negative økonomiske konsekvenser bliver bestemmelserne derfor kontraproduktive set i et miljøperspektiv.

Netværkslufthavn, art. 2(9)

Begrebet "netværkslufthavn" er en ny kategori af lufthavn, som ikke skal være koordineret, men for hvilken der skal indsamles information af koordinatorene til evt. anvendelse for en "Network Manager" for fx at kunne tilbyde en alternativ lufthavn i tilfælde af uvejr.

Disse typer uregelmæssigheder håndteres udmærket i dag, og desuden fremgår det ikke tydeligt, hvilken type information "Network Manager" skal have. Det er derfor for tidligt at inkludere bestemmelser, som ikke har til formål at løse et konkret problem. Slotsforordningen er et planlægningsværktøj og bør ikke adressere kapacitetsproblemer, som kan optræde "ad hoc". Den foreslåede indsamling af data kan lede til mere bureaukrati uden at give tilsvarende merværdi. Der findes bedre data for denne type information.

Sekundær handel, art. 13

SAS hilser det velkommen, at restriktionerne for overdragelse af slots mellem luftfartsselskaber fjernes. Der foregår allerede i dag "sekundær handel" i visse medlemsstater. Problemet er dog, at medlemsstaterne fortolker den nuværende forordning forskelligt, og det nye forslag sikrer, at alle selskaber i fremtiden kan overdrage slots på samme betingelser uden sanktioner. Sekundær handel forøger slotsmobiliteten og udnyttelsesgraden af den eksisterende kapacitet i Europas allermest overbelastede lufthavne. Det er vigtigt at understrege, at overdragelse af slots alene skal være tilladt mellem luftfartsselskaber.

Sanktioner, art. 18

Bestemmelserne om straf foreslås skærpet og pålægger medlemsstaterne at iværksætte sanktioner mod lovbrydere snarere end at gøre sanktioner mulige. Muligheden for sanktioner udvides til at omfatte sen tilbagelevering af ikke udnyttede slots. SAS er enig i princippet om sanktioner mod bevidst misbrug og forkert anvendelse af bestemmelserne. Der er dog allerede bestemmelser om sanktioner i den nuværende forordnings artikel 14, som giver mulighed for at pålægge straf, hvis et luftfartsselskab misbruger systemet, hvilket er tilstrækkeligt.

Reservationsafgifter, art 11



SAS stiller sig negativt til indførelsen af reservationsafgifter for slots. Formålet med Kommissionens forslag er at afholde luftfartsselskaber fra at reservere slots, som sidenhen ikke anvendes. Hvis dette sker bevidst, mener SAS at det drejer sig om misbrug, og så findes der allerede muligheder for at håndtere dette fx gennem sanktioner. At indføre både reservationsafgifter og sanktioner bliver på den måde en dobbelt "straf". Der kan også findes helt legitime årsager til, at et luftfartsselskab tvinges til at tilbagelevere slots, fx i tilfælde af forsinket leverance af nye fly.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Der vil blive tale om et administrativt merarbejde for slotskoordinatorene i forbindelse med de udvidede krav til deres arbejde, herunder med udvikling af edb-programmer og rapportering. Luftfartsselskaberne, som står for finansieringen af koordinatoren, vil herved kunne blive pålagt øgede udgifter. Myndighederne vil få et vist administrativt merarbejde i forbindelse med kontrollen med koordinatorens arbejde og med kapaciteten i "netværkslufthavne". Det er på nuværende tidspunkt for tidligt at give en særskilt dansk vurdering af omfanget heraf.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen mener ikke, at forslagets mål kan nås af medlemsstaterne alene, men at der fordres en harmoniseret tilgang på EU-niveau. Fælles betingelser for slotstildeling er nødvendige for at imødegå forhindringer som følge af modstridende national praksis. De bagvedliggende EU-bestemmelser om fri adgang til markedet for EU-luftfartsselskaber kan kun anvendes i praksis, hvis der findes et fair, gennemskueligt og ikke-diskriminerende system for fordeling af slots i lufthavne med større efterspørgsel end udbud af kapacitet.

Regeringen deler denne opfattelse, så meget mere som der siden 1993 har været fælles bestemmelser for tildeling af slots i EU's lufthavne. Regeringen finder derfor, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder en optimeret udnyttelse af kapaciteten i lufthavne meget vigtig og er derfor enig i en række af Kommissionens forslag. Nogle af elementerne rejser dog problemstillinger, som bør vurderes under Rådets behandling af forslaget.

Således vil det være relevant at få en nøjere vurdering af spørgsmålet om ejerskab til slots, hvis Kommissionens forslag om tilladelse til køb og salg af slots luftfartsselskaber imellem skal gennemføres. I samme forbindelse bør



konsekvenserne af køb og salg af slots for beflyvningen af mindre trafikstærke områder belyses, herunder den frygt, der er fremsat for, at handel med slots vil føre til forøgede omkostninger og utilsigtede forrykkelser i konkurrencebilledet.

Hvad angår forslaget om at stramme muligheden for, at luftfartsselskaber kan bevare "hævdvundne rettigheder" for slots (dvs. forslaget om at stramme kravet til udnyttelse af en slotsserie fra 80 til 85 pct.), er det en udfordring af finde en balance mellem, at et luftfartsselskab får frataget sine rettigheder pga. aflysninger, fx i julen pga. meget få passagerer, og at selskabet vælger at flyve med tomme fly for at undgå at miste sine slots, hvilket ikke vil være til gavn for hverken selskabernes økonomi eller for miljøet. Da også miljømæssige aspekter bør tillægges en fremtrædende rolle i luftfarten, finder regeringen, at hensynet til selskabernes økonomi og miljøet bør vægtes højt.

Også forslaget om at øge minimumskravet for slotsserier fra 5 uger til 15 uger om sommeren og fra 5 uger til 10 uger om vinteren kan give anledning til udfordringer, fordi der kan opstå problemer med at få fyldt flyene i yderperioderne, hvis eksempelvis sommerferien er ved at være slut. Dette vil ligesom forslaget om at stramme muligheden for at bevare "hævdvundne rettigheder" kunne betyde tomme fly frem for aflysninger for at undgå at miste slots. Også i denne forbindelse finder regeringen, at hensynet til selskabernes økonomi og miljøet bør vægtes højt.

Spørgsmålene om "hævdvundne rettigheder" og om forlængelse af serieperioden bør efter regeringens opfattelse ses i sammenhæng med forslaget om en skærpelse af sanktionerne over for luftfartsselskaber, der misbruger slotsbestemmelserne, således at en lempelig tilgang vedr. "hævdvundne rettigheder" og forlængelse bør modsvares af en strengere tilgang for så vidt angår sanktioner.

Regeringen kan generelt tilslutte sig, at en lufthavns slotskoordinator får sin uafhængighed og position styrket, men det bør i den forbindelse undgås, at kravene til rapportering og afholdelse af møder bliver unødigt omfattende og leder til unødigt bureaukrati. Det samme hensyn bør tages, hvad angår forslaget om at kunne integrere slotskoordinatorens arbejde i det arbejde, som udføres af lufttrafikkontroltjenesten i Single European Sky (SES), hvad angår forslaget om udvidet deltagelse i koordinationsudvalget, og hvad angår etableringen af særlige "netværkslufthavne".

Regeringen finder ikke, at der bør gives lufthavnene mulighed for at opkræve en "reservationsafgift" fra luftfartsselskaber som sikkerhed for anvendelse af en tildelt slot, idet der i forvejen er sanktionsmuligheder mod luftfartsselskaber, der ikke overholder bestemmelserne.



Hvad angår forslaget om Kommissionens beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, kan regeringen tilslutte sig dette, hvis det som anført begrænses til udvikling af metoder for analyse af efterspørgsels- og kapacitetsproblemer i visse lufthavne.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Flere medlemslande har forbehold, især over for forslaget om stramninger af kravene til videreførsel af luftfartsselskabernes ”hævdvundne rettigheder” for slots.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 21. december 2011 og supplerende grund- og nærhedsnotat den 12. januar 2012. Sagen har ikke tidligere været forelagt for Europaudvalget.



Dagsordenspunkt 5: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering og drift af de Europæiske satellitnavigations systemer

KOM(2011)814

Nyt notat.

Resumé:

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

Det eksisterende legale grundlag for Egnos og Galileo programmerne forudsætter, at implementeringen af Galileo er tilendebragt i 2013 og systemet er klar til fuld drift. Det er samtidig en forudsætning, at programmet kan gennemføres frem til 2014 for en samlet sum på 3,4 mia. EUR. Disse forudsætninger har det ikke været muligt at opfylde, hvorfor det nu fremlagte forslag indebærer en revision af det eksisterende legale grundlag med henblik på at fastlægge rammerne for færdiggørelse af Galileo projektet frem til fuld drift i 2020, såvel finansielt som med hensyn til programstyring.

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er fremsat af Kommissionen d. 30. november 2012 i henhold til Traktatens art. 172 og er således underlagt den almindelige lovgivningsprocedure.

Baggrunden for forslaget er at få fastlagt finansielle og styringsmæssige principper for færdiggørelsen af Galileo-projektet og videreførelsen af Egnos. Projekterne er i dag reguleret af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 683/2008, som forudsætter, at implementeringen af Galileo er tilendebragt i 2013 og dermed klar til fuld drift fra 2014. Udviklingen i projektet har dog ikke været som forudsat, og ved Kommissionens meddelelse af 18. januar 2011 til Europa-Parlamentet og Rådet vedrørende midtvejsevaluering af de europæiske satellitnavigationsprogrammer KOM(2011)5 blev programmerne nøje gennemgået i relation til fremdrift, finansieringsbehov og fremtidige udfordringer, herunder risici, ligesom der foreslås en række foranstaltninger til fremtidig håndtering.



Rådet vedtog d. 31. marts 2011 en række konklusioner på baggrund af midtvejsevalueringen og noterede, at Kommissionen ville fremlægge et forslag vedrørende en fremtidig model for styring af projekterne under hensyntagen til de kommende finansielle rammer for EU for perioden 2014 – 2020. Rådet anmodede om, at der i forslaget ville ske en optimering og rationalisering af de eksisterende strukturer indenfor Galileo og Egnos programmerne.

Indeværende forslag er udarbejdet på baggrund af en række analyser gennemført af Kommissionen vedrørende finansieringsbehovet frem til færdiggørelsen af Galileo projektet, såvel som af styringsmæssige modeller, der kan optimere og rationalisere de eksisterende strukturer. Et led i denne proces har været konsultationer med medlemsstaterne, med Det europæiske Rumagentur (ESA) og Galileo Agenturet (GSA).

Endvidere er det i analysefasen vurderet, hvorvidt Galileo projektet skal gennemføres med fuld kapacitet, dvs. 30 satellitter, eller om der kan blive tale om et beskåret projekt. Resultatet af denne vurdering er endt med fastholdelse af fuld kapacitet med de forudsatte fem tjenester: åben tjeneste, livskritisk tjeneste, kommerciel tjeneste, offentligt reguleret tjeneste og en eftersøgnings- og redningstjeneste. Den livskritiske tjeneste kan dog videreføres i den allerede eksisterende kapacitet, som udviklet til Egnos, således at en redefinering af denne tjeneste til Galileo ikke gennemføres.

Med forslaget lægges der op til en ændret struktur for forvaltningen af programmerne, således at opgaverne deles mellem de eksisterende institutioner på en måde som skal sikre optimal fremdrift og budgetdisciplin, og dermed en stærkere styring af projektet end hidtil.

Finansieringsforslag

I forbindelse med Kommissionens forslag til den flerårige finansielle ramme for 2014-2020 – KOM(2011)500 - har Kommissionen foreslået, at der afsættes 7 mia. EUR (faste priser 2011) til finansiering af de Europæiske satellit navigationsprogrammer frem til 2020. Det samlede budget for etableringen og færdiggørelsen af satellitnavigationssystemerne forhandles som led i de samlede forhandlinger om den flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

Med indeværende forslag lægges der på til, at eventuelle fremtidige indtægter fra driften af satellitnavigationssystemerne tilfalder EU og via EU-budgettet afsættes til programmerne. Såfremt eventuelle fremtidige indtægter viser sig større end nødvendigt til finansiering af programmet skal budgetmyndigheden (Europa-Parlamentet og Rådet) på baggrund af forslag fra Kommissionen træffe beslutning om anvendelsen.

Forvaltningsstruktur



Da det forudsættes i forslaget, at finansieringen af projekterne skal afholdes via EU-budgettet og at ejeren af satellitsystemerne er Den Europæiske Union, er udgangspunktet, at EU-Kommissionen som repræsentant for Unionen skal have ansvaret for fremdriften i programmerne, styringen af den finansielle ramme og overvågning af implementeringen af program-aktiviteterne.

Kommissionen skal sørge for en klar opgavefordeling, herunder via delegationsaftaler med Galileo Agenturet og det Europæiske Rumfartsagentur sørge for, at de nødvendige instrumenter til risikostyring er på plads, sikre programmernes sikkerhed via koordinering mellem de relevante parter og håndtere relationer til tredjelande og internationale organisationer.

Galileo-agenturet får ansvar for specifikke opgaver vedrørende programmernes sikkerhed – herunder sikkerhedscertificering, implementering af sikkerhedsprocedurer og for at føre sikkerhedsauditering. Derudover skal GNSS-agenturet påse driften af Galileo sikkerhedscentre, agenturet skal kunne fungere som kompetent myndighed i forhold til den offentligt regulerede tjeneste under Galileo og ligeledes have en rolle i udnyttelsesfasen af Galileo-projektet.

Det Europæiske Rumfartsagentur skal på baggrund af en flerårig delegationsaftale med Kommissionen påse færdiggørelsen af infrastrukturen under Galileo-programmet, og delegationsaftalen skal nøje specificere rammene for agenturets opgaver, herunder pligten til at etablere de nødvendige kontrolprocedurer i relation til tidsplan og budget.

Derudover fokuseres der i forslaget på, at fastlægge visse principper for offentlige indkøb under satellitnavigationsprogrammerne, der kan sikre budgetdisciplin og reducere omkostningsrisici. Det inkluderer blandt andet at der skal kunne indgås kontrakter med betingede ordrer, hvor budgetmæssige forpligtelser skal opfyldes af leverandøren for at der kan opnås adgang til yderligere leverancer, at man skal kunne betinge sig, at leverandører gør brug af underleverandører samt at kontrakter skal kunne udarbejdes på regningsbasis med maksimal beløbsgrænse i tilfælde, hvor en fast samlet pris vil være forbundet med stor usikkerhed.

Forslaget vil erstatte den eksisterende forordning (EF) 683/2008 om den videre gennemførelse af de Europæiske satellit navigations programmer (Egnos og Galileo).

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

3. Høring



Forslaget har været i høring i EU-specialudvalget for transport med høringsfrist den 21. december 2011. Erhvervsflyvningens Sammenslutning har meddelt Transportministeriet, at man ikke har bemærkninger til Kommissionens forslag. Transportministeriet har modtaget følgende bemærkninger fra Dansk Industri (DI), Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL):

Dansk Industri

Satellitnavigation er et væsentligt arbejdsredskab for de fleste transportvirksomheder, og DI Transport kan derfor se perspektiver i et europæiske satellitnavigationssystem, der kan leverer mere præcise informationer og tjenester, herunder i forhold til håndtering af trafikinformation, trængsel og CO₂-udledning.

DI Transport støtter, at der ikke opkræves betaling for at benytte de åbne Egnos- og Galileo-tjenester, og heller ikke for andre systemer, der allerede er sat i drift eller er undervejs. Disse tjenester er møntet på masseapplikationer, og det er væsentligt at tiltrække flest mulige brugere for at optimere de økonomiske og samfundsmæssige fordele i overensstemmelse med systemernes public service-opgaver. Flest mulig services fra Galileo og Egnos bør derfor stilles til rådighed som "open service".

DI Transport har noteret sig, at der skal findes 7,897 mia. euro i perioden 2014 til 2020 til at fortsætte projektet. Det er for DI Transport afgørende, at disse midler ikke tages fra TEN-T-programmets investering i øvrige infrastrukturprojekter, som er nødvendige for at skabe fortsat vækst og mobilitet i EU. For danske erhvervsliv vil det derfor være problematisk hvis man direkte eller indirekte beskærer TEN-T budgettet for at gennemføre Galileo. DI Transport er derfor betænkelige ved, at man i betragtning af 6 sidestiller de satellitbaserede navigationssystemer med infrastruktur og de transporteuropæiske net.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv støtter det overordnede formål med Galileo og tilknyttede programmer og anerkender behovet for en implementering af et europæisk system på området. Vi skal i øvrigt henviser til vore tidligere høringssvar på området og skal i forhold til nærværende høring blot endnu engang understrege behovet for en stram udgiftsstyring og lige adgang for alle.

Dansk Transport og Logistik

Finansieringen af Galileo er fortsat baseret på en forventning, om at kunne levere ydelser, der har en merværdi, hvormed der skulle være en villighed hos brugerne til at betale for denne ydelse. Dette til trods for, at signaler til positionering og navigering hidtil har været gratis. Vi stiller os fortsat skeptiske



overfor denne forventning. I særdeleshed er vi afvisende overfor systemer, hvor transportvirksomheder kan blive tvunget ud i en situation, hvor de er tvunget til at betale for signalerne.

DTL konstaterer derfor med tilfredshed, at seneste har Rådet på Rådsmødet d. 12. december, 2011 om bl.a. revision af forordningen om den digitale tachograf, præciseret, at signaler til f.eks. bestemmelse af den geografiske placering af køretøjet skal være gratis.

Uagtet dette finder vi det afgørende, at omkostningerne ved Galileo holdes på et minimum. Det gælder derfor også, at vi ikke kan støtte, at anvendelsen af tjenester fra Galileo (og Egnos) vil medføre ekstra omkostninger for vejtransporterhvervet. Endelig skal vi også understrege behovet for lige adgang for alle, til et offentlig finansieret system.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Hensigten med forslaget er at etablere solide finansielle og styringsmæssige principper for færdiggørelsen af de europæiske satellitnavigationssystemer – herunder at sikre fokus på budgetdisciplin og eliminering af risici.

Forslaget er en del af den flerårige finansielle ramme, som fastlægger loftet for EU's udgifter i perioden 2014-2020. Forslaget har dermed statsfinansielle konsekvenser, idet det samlede udgiftsniveau for 2014-2020 har direkte betydning for størrelsen af de årlige budgetter og dermed for det danske EU-bidrag. De 7 mia. euro, der er afsat i Kommissionens forslag vil, med den eksisterende EU budgetfinansieringsnøgle, føre til et dansk bidrag på i størrelsesordenen 1.050 mio. kr.

Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser.

På sigt vurderer Kommissionen, at færdiggørelsen af det europæiske satellitnavigationsystem kan få positive samfundsmæssige konsekvenser som følge af ibrugtagningen og anvendelsen af teknologien.

5. Nærhedsprincippet

Da satellitnavigationsprogrammerne EGNOS og Galileo blev vedtaget, var regeringen enig med Kommissionen i, at etablering af en verdensomspændende satellitnavigationsstruktur er udenfor teknisk og finansiell rækkevidde for individuelle medlemsstater, og at en sådan struktur bedst løftes på fællesskabsniveau.

Det er derfor regeringens holdning, at det foreliggende forslag til forordning er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



6. Regeringens generelle holdning

Danmark er generelt positiv overfor, at der fastsættes rammer for etablering og drift af de europæiske satellitnavigationssystemer, der sikrer, at der er fuldt fokus på de styringsmæssige aspekter, såvel finansielt som projektmæssigt i perioden frem til den fulde idriftsættelse af Galileo i 2020.

Danmark finder, at midler afsat til Galileo bør reduceres mest muligt. Der er desuden behov for realistisk budgettering for at undgå, at der som i indeværende periode skal afsættes yderligere midler til projekterne i løbet af den kommende rammeperiode.

Det er centralt for Danmark, at eventuelle indtægter fra driften af satellitnavigationssystemerne ikke medfører, at det samlede udgiftsniveau øges, men det maksimale udgiftsniveau for projektet bibeholdes uagtet eventuelle indtægter.

Af hensyn til Galileo-satellitnavigationssystemets konkurrenceevne i forhold til øvrige tjenester finder Danmark det væsentligt, at tjenester under Galileo-programmet i videst muligt omfang er gratis for brugerne af systemet.

De kommende forhandlinger om forslaget må ikke foregribe forhandlingerne om den flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

Det er centralt, at der etableres en klar ansvarsfordeling mellem de involverede organer med henblik på at sikre den mest stabile og sikre projektstyring af Galileo-programmet. Herunder finder Danmark det vigtigt, at det overordnede ansvar for styringen af projektet og implementeringen af satellitnavignationsprogrammet fortsat forankres i Kommissionen.

Satellitnavigation er en kompleks teknologi under fortløbende udvikling. Som en følge heraf kan kontrakter og udbud under Galileo-programmet indebære usikkerheder, der ikke altid kan estimeres ved indgåelsen af kontrakter. Dertil kommer, at udbud under Galileo-programmet ofte vil kræve et langsigtet engagement fra kontrahenterne. Af hensyn til en stram budget- og programstyring af Galileo-projektet finder Danmark det derfor positivt, at der etableres stærke styringsredskaber i forbindelse med offentlige indkøb og indgåelse af kontrakter under Galileo-projektet, der tager hensyn til de særlige betingelser, som disse udbud/kontrakter er underlagt.

Angående brugen af delegerede retsakter finder Danmark, at de - i overensstemmelse med Traktaten - skal finde anvendelse ved ikke-væsentlige elementer af den lovgivende retsakt. Spørgsmål vedrørende programmernes sikkerhed vurderes at være af væsentlighed og Danmark vil arbejde for, at aspekter vedrørende programmernes sikkerhed håndteres via gennemførelsesforanstaltninger.



En central målsætning med Galileo-programmet er, at systemet skal være interoperabelt og kompatibelt med øvrige satellitnavigationssystemer, herunder navnlig det amerikanske GPS-system. Fuld interoperabilitet og kompatibilitet er med til at forbedre kvaliteten af satellitnavigationstjenesterne og er ligeledes vigtigt for de enkelte brugeres adgang til satellitnavigation. Danmark finder det derfor også hensigtsmæssigt, at Kommissionen tildeles de nødvendige kompetencer til at sikre fuld interoperabilitet og kompatibilitet og at Kommissionen får adgang til at fastsætte relevante bestemmelser ved delegerede retsakter.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Rådets behandling af forslaget blev påbegyndt i arbejdsgruppen i januar 2012. Anvendelsen af delegerede retsakter tegner til at blive et centralt spørgsmål i forhandlingerne. En række lande har således udtalt sig kritisk i forhold til hvorvidt Kommissionen skal have adgang til at vedtage delegerede retsakter om såvel programmernes sikkerhed samt om krav og standarder for programmets interoperabilitet og kompatibilitet med øvrige satellitnavigationstjenester.

En andet emne der har været genstand for vedvarende drøftelser er spørgsmålet om ansvarsfordelingen mellem Kommissionen, Galileo-agenturet (GSA) og Den Europæiske Rumfartsorganisation (ESA). En række lande har ønsket uddybet de konkrete vilkår for arbejdsdelingen mellem de tre organisationer. Et element i diskussionen omhandler hvorvidt og hvordan EU's udenrigstjeneste skal involveres i arbejdet.

Endeligt er der drøftelser om hvor detaljeret forordningen bør være – bl.a. hvad angår foranstaltningerne om offentlige indkøb (kapitel V). En række lande ønsker, at forordningens artikler meget præcist normerer de foranstaltninger der finder anvendelse i forbindelse med offentlige indkøb. Baggrunden herfor er blandt andet, at en klar fastsættelse af bestemmelserne i forordningens artikler vil medvirke til gennemsigtighed for kommende kontrahenter. En anden gruppe lande ser imidlertid hellere, at forordningens artikler ikke fastlægger vilkårene for offentlige indkøb i forordningens artikler. I stedet argumenteres der for, at præcise vilkår herfor skal vedlægges i forordningens bilag.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

Forslaget behandles i EP's ITRE-udvalg (Industri, Forskning og Energi). EP's TRAN-udvalg er tilknyttet som associeret udvalg, med mulighed for at indgive ændringsbemærkninger.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget



Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 20. december 2011. Sagen har ikke tidligere været forelagt for Europaudvalget.



Dagsordenspunkt 6: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten

KOM (2011) 665

Nyt notat.

Resumé:

Kommissionen foreslår, at der oprettes en ny infrastrukturfacilitet kaldet Connecting Europe Faciliteten, som skal finansiere infrastruktur på transport-, energi og IKT området i perioden 2014-20. Formålet med forslaget er at fremme den europæiske vækstdagsorden, herunder konkurrenceevne, økonomisk, social og territorial samhørighed i det indre marked. Faciliteten er en del af den flerårige finansielle ramme for 2014-20, og forordningens vedtagelse afhænger derfor af vedtagelsen af den samlede flerårige finansielle ramme. Faciliteten hænger tæt sammen med de sektorspecifikke retningslinjer på transport-, energi- og IKT-området, som fastlægger hvordan tildelingen af midler til infrastrukturprojekter skal prioriteres indenfor de tre områder.

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning blev modtaget i engelsk sprogversion den 19. oktober 2011. Dansk sprogversion forelå den 4. november 2011.

Connecting Europe Faciliteten (CEF) er en videreførelse og udvidelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007 af 20. juni 2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet (TEN-finansforordningen). Vedtagelse af forordningen indebærer derfor en ophævelse af 680/2007 (EF).

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 172 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Det generelle retlige grundlag for de transeuropæiske net findes i afsnit XVI, artikel 170-172 i TEUF. Forslaget vedtages efter almindelig lovgivningsprocedure og med kvalificeret flertal.

Formålet med forslaget er overordnet at fremme den europæiske vækstdagsorden, herunder konkurrenceevne, økonomisk, social og territorial samhørighed i det indre marked. Connecting Europe-faciliteten indeholder forslag til at finansiere projekter, der kan udfylde hullerne i Europas energi-, transport- og IKT-infrastruktur, og som ikke ellers ville blive finansieret af markedet. Ifølge Kommissionen skal Connecting Europe-faciliteten fokusere på intelligente, bæredygtige og fuldt sammenkoblede transport-, energi- og telekommunikationsnet samt øvrige digitale tjenester. Midlerne skal ifølge



Kommissionen også bidrage til fremadrettet at gøre Europas økonomi grønnere ved på tværs at fremme EU's 2020-mål på energi- og klimaområdet, herunder mere miljø- og klimavenlige transportformer, højhastighedsbånd og fremme af vedvarende energi i overensstemmelse med Europa 2020-strategien. Investeringer i energiinfrastruktur har desuden til formål at fremme integrationen på det indre marked i energisektoren, mindske EU's energifafhængighed og øge forsyningssikkerheden.

Infrastrukturlovgivningen er endvidere et af de 12 nøgleinitiativer i Akten for Det Indre Marked, hvor det fremgår, at infrastrukturlovgivningen skal medvirke til at identificere og udrulle strategiske projekter af europæisk betydning samt sikre sammenhæng i den europæiske infrastruktur.

Det bemærkes, at der i dag finansieres infrastruktur af forskellige midler på EU-niveau, herunder TEN og samhørighedsmidler. TEN administreres ligesom de kommende CEF-midler fra centralt hold, mens samhørighedsmidlerne administreres decentralt af medlemsstaterne.

CEF består dels af nærværende forslag, der regulerer hvor mange midler, der er til rådighed, og hvordan de fordeles mellem sektorer og inden for sektorer, og dels tre sektorspecifikke guidelines, der fastlægger, hvordan tildelingen af midler til infrastrukturprojekter skal prioriteres indenfor de tre områder. Udvælgelse af projekter, der opnår støtte, varetages af et centralt EU-agentur på baggrund af ansøgningsrunder.

Kommissionen foreslår at åbne mulighed for brug af innovative finansieringsinstrumenter som f.eks. garantier og projektoptioner for at mobilisere private investeringer. Anvendelsen af disse reguleres i finansforordningen.

Det bemærkes, at Kommissionen har foreslået, at der afsættes i alt 40 mia. euro, svarende til ca. 300 mia. kr. i perioden 2014-20, hvoraf 21,7 mia. euro (ca. 163 mia. kr.) afsættes til transportinfrastruktur, 9,1 mia. euro (ca. 68 mia. kr.) afsættes til energiinfrastruktur og 9,2 mia. euro (ca. 69 mia. kr.) afsættes til IKT-infrastruktur. Det bemærkes, at der er tale om en stigning på 226 pct. i forhold til midler afsat til infrastruktur i 2007-13. Hertil kommer 10 mia. euro (ca. 75 mia. kr.) fra samhørighedsmidlerne afsat til transportprojekter i samhørighedslandene. Det bemærkes, at den endelige beløbsramme fastsættes som del af de afsluttende forhandlinger om den flerårige finansielle ramme for 2014-20, hvorfor det endelige beløb og fordelingen mellem sektorer kan ændre sig. De tre sektorer er nærmere beskrevet nedenfor.

Transportinfrastruktur

Skabelsen af transeuropæiske transportnet har været en EU-prioritet siden det indre markeds ikrafttrædelse, og har haft til formål at sikre den fri bevægelighed for varer og arbejdskraft i praksis. Der foreslås afsat 21,7 mia. euro til at få opgraderet og grønnet Europas transportnet, anlagt de manglende



forbindelser og fjernet flaskehalse. Hertil kommer 10 mia. euro fra samhørighedsmidlerne afsat til transportprojekter i samhørighedslandene. Formålet er at forbedre forbindelserne mellem de forskellige dele af EU for at gøre det lettere for forskellige lande at handle med hinanden og lette trafikken mellem dem. Det bemærkes, at transportinfrastruktur på EU-niveau i dag og fremover vil kunne finansieres af forskellige kilder, herunder CEF, samhørighedsmidler i de mindre velhavende regioner samt de nævnte innovative finansieringsinstrumenter.

Transportafsnittet indeholder en bestemmelse om, at tilskudsfinansiering til projekter med påviselige indtægtskilder fra brugerbetaling primært skal stå til rådighed for projektforbereðelsen og navnlig vurderingen af det offentlig-private partnerskab.

Energiinfrastruktur

I Kommissionens forslag er der afsat 9,1 mia. euro til transeuropæiske infrastrukturer, der kan hjælpe med til at opfylde EU 2020-målene på energi- og klimaområdet og fjerne finansielle huller og flaskehalse. Fokus er på udbygning og bedre sammenkobling af el- og gasnettene i Europa, med det formål at sikre forbedring af det indre marked i energisektoren, øget forsyningssikkerhed og bæredygtig udvikling, bl.a. i kraft af bedre muligheder for at integrere stigende mængder af vedvarende energi i elnettet på en samfundsmæssig omkostningseffektiv måde overalt i EU. Det bemærkes, at energiinfrastruktur i dag og fremover, vil kunne finansieres af forskellige kilder, herunder CEF og samhørighedsmidler i de mindre velhavende regioner.

IKT- infrastruktur

I Kommissionens forslag er der afsat 9,2 mia. euro til investeringer i hurtige og meget hurtige bredbåndsnet og digitale tjenester, der kan hjælpe med til at opfylde EU 2020-målene på bredbåndsområdet, manglende kapitaltilførsel i lyset af den finansielle økonomiske krise og flaskehalse, affødt af markedsfejl. Formålet er at understøtte udviklingen af det indre marked, herunder det digitale indre marked, samt Europas langsigtede konkurrenceevne.

I den Digitale Dagsorden for Europa er målet for 2020, at alle skal have bredbåndsadgang med mindst 30 Mbps, og mindst 50 % af alle husstande med over 100 Mbps. Der vil både kunne ydes investeringshjælp i form af projektobligationer, idet projektobligationer vurderes mindre indgribende i markedsmekanismerne, og egentlig støtte, som tilmed vil kunne suppleres med samhørighedsmidler, afhængig af det enkelte projekt. Det bemærkes, at bredbåndsinfrastruktur i dag og fremover på EU-niveau, vil kunne finansieres af forskellige kilder, herunder CEF, og strukturfondsmidler i de mindre velhavende regioner. Det bemærkes, at bredbåndsinfrastruktur ikke i dag kan finansieres via TEN.



Inden for digitale tjenester foreslår Kommissionen at der afsættes midler til at yde tilskud til etablering af de infrastrukturer, der er nødvendige for at kunne indføre paneuropæiske tjenester til f.eks. e-signatur/e-ID, adgang til offentlige data, elektroniske udbud, elektroniske sygejournaler, Europeana, eJustice og opbygning af kritiske infrastrukturer (sikkerhedsaspektet), beskyttelse af børn på internettet samt kunderelaterede tjenester. Projektmidlerne skal således bruges til at fremme interoperabilitet på tværs af offentlige, nationale systemer, så de kan bruges på europæisk plan. En europæisk interoperabel serviceinfrastruktur har ikke noget naturligt ejerskab, og medlemsstater kan derfor ikke på egen hånd forventes enkeltvis at have incitament til at anvende nationale midler til at sikre interoperabilitet på tværs af nationale systemer.

De nærmere bestemmelser for de tre områder fastlægges i de sektorspecifikke guidelines (KOM(2011) 650/2 fsva. transport (TEN-T), KOM (2011) 658 fsva. energi samt KOM(2011) 657/3 fsva. IKT). Hertil kommer, at der lægges op til anvendelse af innovative finansielle instrumenter. Disse reguleres i finansforordningen, KOM(2010) 815.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Forslaget kræver ikke ændringer i dansk lovgivning.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. oktober 2011 med høringsfrist den 9. november 2011, i EU-specialudvalget for IT- og telekommunikation d. 19. oktober 2011 med frist d. 2. november 2011 og i EU-specialudvalget for Klima- og Energipolitik d. 19. oktober 2011.

Følgende organisationer har afgivet bemærkninger.

Dansk Industri

Velfungerende grænseoverskridende infrastruktur er en forudsætning for europæisk konkurrenceevne. EU's budget kan løfte investering i grænseoverskridende infrastruktur, som uden EU's midler ikke ville blive realiseret. Det gælder inden for såvel transport og energi som IKT. DI hilser derfor forslagets budgetmæssige opprioritering af europæisk infrastruktur igennem 'Connecting Europe Facility' velkommen.

DI ser positivt på forslagets sigte om at forenkle og skabe gennemsigtighed i allokeringen af midler, ikke mindst i forhold til at skabe en sammenhængende ramme for tildelingen af midler på tværs af de tre sektorer. I lyset af infrastrukturens betydning for økonomisk vækst beklager DI, at der 'kun' er afsat



godt 4 pct. af det samlede EU budget, svarende til 40 mia. euro, til investeringer i infrastruktur gennem 'Connecting Europe Facility'.

EU-Kommissionens egne tal viser, at det frem mod 2020 skal investeres 500 mia. euro for på tilfredsstillende vis at udbygge den europæiske transportinfrastruktur i overensstemmelse med ønsket om et sammenhængende indre marked. EU-Kommissionens energiinfrastrukturpakke fra november 2010 peger endvidere på, at der frem mod 2020 skal investeres i størrelsesordenen 200 mia. euro i energiinfrastruktur, for at EU kan leve op til sine energi- og klimamålsætninger. Endeligt fastslår EU-Kommissionen, at der skal investeres omkring 270 mia. euro for at realisere målsætningen om hurtig bredbåndsforbindelse til alle borgere og virksomheder i Europa.

Selv om hovedparten af finansieringen skal løftes af medlemslandene, vidner investeringsbehovet inden for transport, energi og IKT om, at 'Connecting Europe Facility' med den foreslåede størrelse på 40 mia. euro langt fra alene er tilstrækkelig til at sikre EU2020 strategiens målsætninger om et mobilt, ressourceeffektivt og innovativt Europa. Et tæt offentligt privat partnerskab er derfor en nødvendighed for at løfte investeringsbehovet. I forlængelse heraf ser DI positivt på forslaget om at gøre større brug af innovative finansieringsredskaber i forbindelse med større infrastrukturprojekter, f.eks. ved hjælp af udlån gennem den Europæiske Investeringsbank.

I forhold til udstedelse af såkaldte projektobligationer finder DI det vigtigt, at der udvises forsigtighed, således at 'budgetgarantier' forbeholdes projekter, hvor grundig analyse viser, at projekterne er rentable fra såvel et finansielt som et samfunds-økonomisk perspektiv.

DI understreger endvidere vigtigheden af, at der altid foretages en samfundsøkonomisk vurdering og evaluering af de enkelte projekter, der skal modtage støtte fra 'Connecting Europe Facility', og at tildelingen baseres på hvilke projekter, der bidrager mest til vækst dagsordenen. Desuden bør det være en grundpræmis, at omkostninger til investeringer, der modtager støtte, fordeles mellem landene på en måde, der både sikrer dansk og europæisk konkurrenceevne.

Særlige bemærkninger til TEN-T

Økonomisk vækst er betinget af varers og personers frie mobilitet. Det gælder historisk såvel som det gælder for genopretningen af europæiske økonomier. DI anser af samme grund udviklingen af det transporteuropæiske netværk for transport, som grundstenen for den grænseoverskridende mobilitet og derved som et bærende element for Europas fremtidige vækstmuligheder.

For danske virksomheder er arbejdskraftens frie bevægelighed og adgang til transport af varer via velfungerende infrastruktur af væsentlig betydning for



virksomhedernes konkurrencekraft. Særligt for eksporterende virksomheder er den grænseoverskridende infrastruktur inden for EU, herunder specielt Danmarks infrastrukturelle forbindelse til vores nabolande, af afgørende betydning. I den nuværende flerårige finansielle ramme (2007-2013) er der afsat 8 mia. euro. EU-kommissionen foreslog imidlertid i sin tid at afsætte 20 mia. til TEN-T. Det blev efterfølgende beskåret dramatisk i Rådet. Fra dansk side bør der i rådsforhandlingerne insistere på, at beløbet på 21.7 mia. euro til transportinfrastruktur, som EU-Kommissionen har foreslået, som minimum fastholdes.

Særlige bemærkninger til TEN-E

Grundlæggende er det DI's holdning, at investeringer i energiinfrastruktur så vidt muligt skal være drevet af kommercielle interesser. For energiinfrastruktur er der imidlertid en række forhold, der betyder, at mange projekter af strategisk betydning for det indre marked for energi og for omstillingen af energisystemer ikke er kommercielt levedygtige.

Hidtil, under TEN-E, har der i perioden 2007-2013 været afsat 155 mio. euro til energiinfrastruktur. Med de godt 9,1 mia. euro, som foreslås afsat til energiinfrastruktur i perioden 2014-2020 under 'Connecting Europe Facility', er der tale om en væsentlig – og hensigtsmæssig – opprioritering af energiinfrastrukturen, som DI betragter som et strategisk vigtigt indsatsområde på EU niveau. Fra dansk side bør der derfor stilles krav om, at de 9,1 mia. euro som minimum fastholdes.

Særlige bemærkninger til IKT

DI er enig i, at det er vigtigt at fremme den digitale infrastruktur i EU. Men DI er ikke enig i prioriteringen af midler, som kommissionen lægger op til. Af de 9,2 mia. euro, der afsættes, foreslår kommissionen, at 7,1 mia. kr. bruges til infrastruktur, mens kun en mindre del målrettes selve anvendelsen af bredbånd. I Nordeuropa er udbygning af infrastruktur hovedsageligt markedsdrevet. I et dansk perspektiv er offentlig støtte til udbygning af digital infrastruktur derfor ikke den mest hensigtsmæssige prioritering.

Investeringer i digital infrastruktur giver kun mening i det omfang, at det samtidig lykkes at øge efterspørgslen på digitale tjenester. DI ser derfor gerne, at flere midler målrettes brug af offentlige digitale tjenester. Det kan være på velfærdsteknologiområdet eller inden for uddannelse og andre e-government tjenester, hvor brug af (3D-) billeder kan være med til at øge brugervenligheden, styrke den objektive sagsbehandling samt fremme produktiviteten i den offentlige sektor. DI foretrækker derfor en mere efterspørgselsdrevet udvikling frem for en ensidig støtte til at udbygge infrastrukturen.

Dansk Energi



Dansk Energi har følgende bemærkninger:

Overordnet bemærk til Connecting Europe Facility (CEF)

- Dansk Energi støtter op om Europa-Kommissionens udspil til en europæisk investeringspulje (CEF) inden for de tre centrale infrastrukturer; energi, telekommunikation og transport.
- Dansk Energi er samtidig enig med Kommissionen i, at der er klare synergier mellem netop de tre omfattede infrastrukturer. Samspillet mellem energi, telekommunikation og transport forventes således i årene fremover, at blive intensiveret. Blandt andet med udbredelsen af Smart Grid og en mere grøn transportsektor i form af el-biler og intelligent trafikstyring.
- Dansk Energi ser CEF som et fint værktøj til at få fremmet investeringer i vital europæisk infrastruktur, og er positiv overfor, at CEF bygger på en række finansielle instrumenter, som skal fremme den private investeringslyst.

Behovet for investeringer – i Europa og i Danmark

- Dansk Energi er enig i, at der er behov for massive investeringer i opgraderingen af den digitale infrastruktur til ægte højhastighedsforbindelser, som fjerner de flaskehalse, der i dag og fremover ellers vil hæmme den digitale udvikling og reducerer muligheden for at realisere de samfundsøkonomiske og sociale gevinster, som et digitalt højhastighedsnetværk bibringer.
- Dansk Energi er således positive overfor Kommissionens forslag om, at dedikere 9,2 milliarder Euro (ca. 70 milliarder danske kroner) til området for informations- og kommunikationsteknologi, hvoraf størstedelen - mindst 7 milliarder Euro (ca. 50 milliarder danske kroner) - er øremærket til digital infrastruktur.
- Dansk Energi hæfter sig ved, at Kommissionen har beregnet et europæisk investeringsbehov for op til 270 milliarder Euro (ca. 2000 milliarder danske kroner), i forhold til at få opgraderet den digitale infrastruktur til fremtidssikre højhastighedsforbindelser.
- Dansk Energi deler samtidig Kommissionens bekymringer for, at investeringslysten i telesektoren frem mod 2020 langt fra matcher de samfundsøkonomiske og sociale gevinster som en opgradering af den digitale infrastruktur medfører. Det være sig eksempelvis inden for sundheds-, undervisnings- og elektricitetsområdet.
- Kommissionen påpeger, at telesektoren blot vil investere 50 milliarder Euro (ca. 375 milliarder danske kroner) frem mod 2020, hvilket efterlader et investeringshul på næsten 220 milliarder Euro (cirka 1625 milliarder danske kroner). Dette europæiske investeringsproblem er tilsvarende gældende for Danmark.
- I en dansk kontekst er det Dansk Energis vurdering, at i alt mellem 30-35 milliarder danske kroner er nødvendige for at opgradere den digitale infrastruktur i Danmark til højhastighedsforbindelser.



- Dansk Energi bemærker, at de danske energiselskaber siden 2005 har investeret i og udrullet en ny digital infrastruktur, i form af fibernet, til private husstande, virksomheder og offentlige institutioner. Dermed bidrager energiselskaberne som en væsentlig aktør i Danmark til at realisere Kommissionens mål om at få opgraderet den digitale infrastruktur fra det gamle kobbernet til fremtidssikkert fibernet.

CEF som middel til at nå målet

- Dansk Energi anser CEF som et oplagt værktøj til at få fremmet den private investeringslyst i opgradering af den digitale infrastruktur i Danmark. Dette gælder ikke mindst i områder hvor der opstår markedssvigt. Det vil sige, hvor ingen bredbåndsaktører via markedskræfterne alene ser en økonomisk rentabel interesse i at levere højhastighedsforbindelser.
- CEF kan således være med til at sikre højhastighedsinfrastruktur i ellers urentable områder, og dermed bidrage til skabelsen af højhastighedssamfundet og sikre en langt bredere udbredelse end ellers ville være tilfældet. Så længe dette sker i fuld overensstemmelse med EU's praksis og regler på området.
- Dansk Energi er positiv overfor, at CEF bygger på en række finansielle instrumenter, som skal fremme den private investeringslyst. Det være sig egenkapitalinstrumenter, såsom investeringsfonde, med fokus på at skaffe risikovillig kapital eller projektorienterede obligationer, udstedt af finansielle institutioners egne ressourcer (kapital) med bidrag fra EU. I tillæg hertil, er direkte tilskud.
- Dansk Energi hæfter sig derudover ved, at Kommissionen ikke frasiger nogen områder for behov for finansielle instrumenter til at fremme udviklingen. Hvad enten det drejer sig om landdistrikter, tyndtbefolkede områder, forstæder eller tætbefolkede byer, finder Kommissionen finansielle instrumenter nødvendige for at fremme udviklingen. I tætbefolkede byer nævner Kommissionen eksempelvis et lille incitament til at få udbredt "fiber til hjemmet". I forhold til landdistrikterne nævner Kommissionen tilskud som virkemiddel til at sikre dækningen.
- Ifølge den danske regerings Landdistriktsredegørelse 2011, bor 13,2 procent af den danske befolkning i landdistrikter, hvilket svarer til ca. 730.000 danskere.
- Dansk Energi ser CEF og de dertil knyttede finansielle instrumenter som et middel til potentielt at være med til at fremrykke investeringer i højhastighedsinfrastruktur, og dermed sætte gang i væksten.

Varsomhed ved brug af CEF til støtte der styrker tidligere telemonopoler

- Dansk Energi er imidlertid stærkt bekymret for, at de finansielle instrumenter knyttet til CEF kan medvirke til at cementere tidligere telemonopolers i forvejen stærke position på bredbåndsmarkedet.



- Særligt udtalt er det i Danmark, hvor det tidligere telemonopol, TDC, sidder på over 60 % af markedet for bredbånd, hvilket er tæt på at europamesterskabet i markedsdominans.
- Dansk Energi mener således, at der skal tages særlige hensyn til konkurrencesituationen, når CEF-tilknyttede midler indgår i projekter med bredbåndsaktører.
- Det bør således ikke være hensigten med CEF, at styrke en i forvejen unik stærk markedsposition hos enkelte tidligere telemonopoler.

Støttede områder under CEF – højhastighedsnet over 100 Mbit/s samt Smart Grid

- Dansk Energi hæfter sig særligt ved, at Kommissionen i sin liste over prioriterede områder for CEF fremhæver støtte til projekter, som har til hensigt at give husstande adgang til hastigheder på over 100 Mbit/s.
- Dansk Energi bakker samtidig Kommissionens forslag op, om blandt andet at målrette støtte til projekter der udnytter synergier mellem højhastighedsbredbåndsnet og andre forsyningsinfrastrukturer, navnlig dem, der vedrører Smart Grid.
- Kommissionen fremhæver således, at udbredelsen af digitale netværk og digitale tjenester kan bidrage til at reducere Europas CO₂-udledning ved at muliggøre energieffektive løsninger inden for en række sektorer på tværs af økonomien.
- Dansk Energi vil i den forbindelse bemærke, at energiforbruget ved fiberoptiske netværk derudover er lavere end energiforbruget ved eksempelvis kobbernet og kabel-tv-net (coax). Dette er både blevet fremhævet af Kommissionen selv samt af internationale studier, og således endnu et incitament til at opgradere den digitale infrastruktur.
- Dansk Energi savner imidlertid at Kommissionen klart tager stilling til både behovet for hurtig downstream- og upstream-hastigheder. Begge dele er fundamentalt sammenkoblet med overgangen fra at have passive bredbåndsforbrugere (der blot downloader) til at have aktive medskabende forbrugere online (der både downloader og uploader) der fremmer innovationen. Eksempelvis afhænger udbredelsen af Cloud Computing og videobaseret to-vejskommunikation, af stabile højhastighedsnet, med høj downstream- og upstream-hastigheder, kombineret med eksempelvis lav latency.

Opfordring til regeringen

- Dansk Energi skal slutteligt opfordre regeringen til allerede nu, at tage de nødvendige skridt for at sikre, at Danmark fra den 1. januar 2014, hvor CEF træder i kraft, er klar til at håndtere CEF-støttede projekter.
- Dansk Energi skal i den forbindelse foreslå, at regeringen aktivt sikrer, at danske aktører bistås med vejledning til CEF - på lige fod med alle andre EU-medlemslande.

Vedrørende energiinfrastruktur



Dansk Energi hilser Kommissionens forslag om en investeringspulje til energiinfrastruktur velkommen. Vi støtter op om Europa-Kommissionens udspil til en europæisk investeringspulje – Connecting Europe Facility (CEF) – inden for de tre centrale infrastrukturer; energi, telekommunikation og transport.

Dansk Energi er enig med Kommissionen i, at der er klare synergier mellem netop de tre omfattede infrastrukturer. Samspillet mellem energi, telekommunikation og transport forventes således i årene fremover at blive intensiveret. Blandt andet med udbredelsen af Smart Grid og en mere grøn transportsektor i form af elbiler.

Specifikke bemærkninger vedrørende energiinfrastruktur.

Dansk Energi hæfter sig ved, at Kommissionen har beregnet et europæisk investeringsbehov for op til 200 milliarder Euro i energiinfrastruktur - herunder 140 milliarder Euro til el-infrastruktur alene. Det er positivt, at der nu dedikeres betydelige beløb til energiinfrastruktur, således at de nødvendige investeringer fremrykkes med markedet som central drivkraft.

Dansk Energi ser CEF som et fint værktøj til at få fremmet investeringer i europæiske transmissionsforbindelser, og er positiv overfor, at CEF bygger på en række finansielle instrumenter, som skal fremme den private investeringslyst.

Dansk Energi finder dog, at der med det stærke fokus på opnåelse af 20/20/20-målene i den europæiske energipolitik samt energiinfrastrukturens centrale betydning herfor, burde være en mere balanceret fordeling mellem midlerne tilgængelig for transportinfrastruktur og midlerne tilgængelig for energiinfrastruktur.

I forordningsudkastet er der angivet et investeringsbehov for transport på 500 mia. Euro dvs. 2,5 gange investeringsbehovet for energi. Til sammenligning er den allokerede EU-støtte til transport i forordningsudkastet 3,5 gange så stor som støtten til energi (når midlerne fra Samhørighedsfonden inkluderes). For at afspejle forholdene mellem investeringsbehovene i henholdsvis transport- og energiinfrastruktur foreslår Dansk Energi, at den danske regering arbejder for, at støtten til energiinfrastruktur øges, så forskellen i samlet støttepulje udtrykker forholdet i investeringsbehovet mellem transport og energi på 2,5.

Dansk Transport og Logistik

Dansk Transport og Logistik kan generelt tilslutte sig betydningen af at mobilisere investeringer i infrastruktur, særligt for transport. Det hilses velkomment, at Kommissionen udviser initiativ for at skaffe ekstra finansiering gennem et pilotforsøg med project bonds for nærmere at kunne vurdere betydningen af denne form for finansiering for de fremtidige behov på infrastrukturuområdet. Vi forudsætter dog, at fokus er på at fastholde en så billig



finansiering som muligt og ikke blot at finde alternativer til statsligt engagement. Endvidere forudsætter vi, at hele øvelsen baseres på at undgå dobbelt betaling – dvs at betalingen ikke skal ende i både vejafgifter og subsidierede lån/project bonds, som i sidste ende begge betales af skatteyderne og virksomhederne. Dette vil i øvrigt være i overensstemmelse med Kommissionen egen politik, der blandt andet understreger behovet for, at f.eks. betalte vejafgifter føres tilbage i erhvervet.

Hvad angår forslaget om oprettelse af Netværksforbindelser i Europa støtter Dansk Transport og Logistik som udgangspunkt forslaget, men kan ikke tilslutte sig de angivne ”specific sectoral objectives” i art. 4. Faktisk betragter vi art.4 som i modstrid med art. 3. Art. 3 taler generelt om behovet for korridorer, der er bæredygtige, vækstskabende, skaber sammenhørighed, og fremme f.eks. energieffektivitet. I art.4 defineres dette for transport snævert til alene at blive målt på længden af de konventionelle og højhastighed jernbanenet.

Med den foreslåede tekst i art. 4,stk. a (ii) afskære EU sig fra at fremme vækst og beskæftigelse gennem udvikling af en bæredygtig og vækstskabende godstransport ad vej, som er et nødvendigt alternativ til jernbaner, når den tilstrækkelige kapacitet og kvalitet ikke er tilstede og i særdeleshed vil kunne skabe samhørighed til regioner og egne afskåret fra brugen af jernbaner. Hertil kommer, at EU i andre sammenhæng konsekvent har talt om behovet for at transportformerne skal arbejde sammen og supplere hinanden. Den foreslåede art. 4 synes også at være i strid med dette overordnede mål.

DTL må derfor tage afstand fra teksten i art 4, stk. a (ii) og anmode om, at den danske regering kun accepterer en tekst, der både er mere realistisk og tager hensyn til EU's behov for alle transportformer.

DTL skal dog samtidig hilse velkommen, at den foreslåede tekst i art. 10 åbner op for etablering af sikre rasteplasser som en modtager af støtte.

Afslutningsvis skal DTL tage forbehold for sine bemærkninger i lyset af de klare relationer mellem alle forslag mv i denne sag. I særdeleshed skal DTL fremsætte betragtningen, at prioriteter, hensigter og overordnede planer for udviklingen af TEN-T har mere begrænset betydning ifald EU ikke vil kunne enes om den øgede bevilling til investering i TEN, som foreslået af Kommissionen.

Sund og Bælt

Sund & Bælt hilser Kommissionens forslag til budget for denne facilitet velkommen. Der er for transportdelens vedkommende tale om mere end en fordobling af bevillingen i forhold til den indeværende periode for de finansielle perspektiver, hvilket i sig selv vil betyde bedre muligheder for støtte til danske infrastrukturprojekter, herunder Femern Bælt.



Sund & Bælt hilser det ligeledes velkommen, at de maksimale støtteprocenter til anlægsarbejder hæves, herunder for grænseoverskridende projekter.

Kommissionens forslag, som det nu foreligger, indebærer imidlertid en risiko for, at støtten til især kyst-kyst delen af Femern Bælt projektet bliver mindre end forventet. Det skyldes, at det af artikel 7, stk. 2., fremgår, at tilskud til projekter med væsentlige indtægter fra brugerbetaling primært skal gå til projektforberedelse m.v. Dermed risikeres, at støtten til anlægsomkostningerne bortfalder, eller evt. kun kommer til at omfatte jernbanedelen. Det vil være af afgørende betydning for Femern Bælt projektets økonomi, at der kan opnås et stort beløb i støtte fra TEN-T bevillingen. I den forbindelse kan nævnes, at Kommissionen i den indeværende periode for de finansielle perspektiver støtter kyst-kyst delen med 50 pct. af omkostningerne til forstudier og ca. 24 pct. til anlægsarbejder.

I det konsoliderede anlægsoverslag fra Femern A/S godkendt af bestyrelsen i august 2011 er indregnet forventet EU støtte på mellem 4,8 mia. kr. og 8,8 mia. kr. ved en støtteprocent på henholdsvis 10 og 20 pct.

I forbindelse med vedtagelsen af projekteringsloven blev det lagt til grund, at projektet ville kunne opnå 50 pct. i støtte til projekteringsomkostninger og 10 pct. i anlægsomkostninger. Hvis man lægger de forudsætninger til grund, indebærer det, at en tunnelforbindelse vil kunne opnå 4,8 mia. kr. i EU-støtte.

Det har dog vist sig, at støtten til Femern Bælt-projektet i indeværende støtteperiode (2007-2013) har været væsentligt højere, idet projektet er tildelt 50 pct. støtte til projekteringsomkostningerne og ca. 24 pct. støtte til anlægsomkostningerne. Der er derfor en mulighed for, at selskabet også i den følgende støtteperiode vil kunne opnå en højere støtte til anlægsomkostninger end tidligere forudsat. Hvis man lægger til grund, at projektet kan opnå en støtte til anlægsomkostninger på 20 pct., vil det indebære, at tunnelprojektet vil kunne opnå 8,8 mia. kr. i EU-støtte.

Hvis Kommissionens forslag gennemføres som foreslået, er der dermed en risiko for, at kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt mister en betydelig TEN-støtte på forudsat mellem 4,8 og 8,8 mia. kr. Det vil få markant betydning for projektets rentabilitet.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv er overordnet positiv over for mobilisering af investeringer i infrastruktur. Vi finder derfor et pilotforsøg med project bonds interessant og konstruktivt. Vi skal dog betinge, at øvelsen udføres i overensstemmelse med kommissionens politik om, at de indkomne midler bibeholdes i infrastrukturområdet.



For så vidt angår forslaget om oprettelse af Netværksforbindelser i Europa støtter Dansk Erhverv som udgangspunkt forslaget, men kan ikke tilslutte sig de angivne mål i art. 4. Vi anser art. 4 som værende i modstrid med art. 3, der generelt omhandler behovet for korridorer, der er bæredygtige, vækstskabende, skaber sammenhørighed, og fremmer fx. energieffektivitet. I art. 4 defineres dette for transport snævert til alene at blive målt på længden af de konventionelle - og højhastighedsjernbanenet, hvilket slører fokus for forslaget.

Med den foreslåede tekst i art. 4, stk. a (ii) afskærer EU sig fra at fremme vækst og beskæftigelse gennem udvikling af alle transportformer i samspil, hvor hver enkelt form udnyttes maksimalt, hvilket ellers er EU's mål. Der henvises eksempelvis til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for det transeuropæiske transportnet KOM(2011)650, hvori anføres, at ”hovedformålet med retningslinjerne er at fastlægge et fuldstændigt og integreret transeuropæisk transportnet, der dækker alle medlemsstater og regioner og danner grundlag for en afbalanceret udvikling af alle transportformer og derved maksimere nettets merværdi for Europa.”

Dansk Erhverv skal derfor indstille, at den danske regering arbejder på, at teksten bringes i overensstemmelse med EU's generelle målsætninger på området og dermed tager hensyn til alle transportformer. Dansk Erhverv hilser velkommen, at den foreslåede tekst i art. 10 åbner op for etablering af sikre rasteplasser som modtagere af støtte.

Afslutningsvis skal Dansk Erhverv tage forbehold for sine bemærkninger i lyset af de klare relationer mellem alle forslag m.v. i denne sag. I særdeleshed skal vi anføre, at prioriteter, hensigter og overordnede planer for udviklingen af TEN-T har mere begrænset betydning ifald EU ikke vil kunne enes om den øgede bevilling til investering i TEN, som foreslået af Kommissionen.

Vindmølleindustrien

Vindmølleindustrien ser generelt positivt på EU's udmeldinger om behovet for investeringer i infrastruktur, hvor bl.a. energiområdet er et prioriteret område.

Vindmølleindustrien tager derfor positivt imod oprettelsen af Connecting Europe Facility (CEF), idet denne fond vil kunne bidrage positivt til at tiltrække yderligere private investeringer i den nødvendige udbygning af Europas elinfrastruktur. En udbygning som vil understøtte realiseringen af et omkostningseffektivt indre marked for el – både fysisk og økonomisk inden for EU.

Endvidere er Vindmølleindustrien enige i, at der i relation til udbygningen er behov for fokus på:

- Planlægnings- og godkendelsesprocesserne



- Tilpasning af reguleringen, således at det bliver nemmere at gennemføre projekter, der involverer flere medlemslande
- At midlerne fra CEF skal understøtte privat finansiering i videst muligt omfang i de nødvendige infrastrukturprojekter
- Vindmølleindustrien vil, med henblik på styrkelsen af det europæiske elmarked, opfordre den danske regering til aktivt at arbejde for:
- Etableringen af et offshoregrid i Nordsøen, som skal binde Nordsølandene sammen med et stort eltransmissionsnet. Offshoregrid'et skal endvidere have koblet havvindkraftværker direkte på transmissionsnettet.
- Forbedring af de nuværende flaskehalse i eltransmissionen fra det nordlige Tyskland og sydpå til de store forbrugscentre i det centrale Europa.

Vindmølleindustrien står naturligvis til rådighed i forhold til uddybende kommentarer til høringssvaret.

WWF

Det er afgørende, at elinfrastrukturen i Europa udvikles og moderniseres for at muliggøre den nødvendige udbygning og integration af vedvarende energi frem mod 2050. Det er WWF's umiddelbare opfattelse, at Kommissionens nye infrastrukturpakke ikke i tilstrækkelig grad afspejler Europas reduktionsmål. Dette skyldes især, at forslagene kun tager højde for 2020-målene og ikke for 2050-målet om en 80-95% reduktion af drivhusgasserne. Hvis 2050-mål var inkluderet, ville prioriteringen af energi- og transporttiltag være betydeligt anderledes.

Vi opfordrer derfor den danske regering til at arbejde for en klarere grøn prioritering i forslaget.

Energinet.dk

Energistyrelsen har d. 20. oktober 2011 bedt Energinet.dk om bemærkninger til EU Kommissionens udkast til retsakt "Connecting Europe Facility" (CEF). Energinet.dk fremsender hermed nedenstående høringssvar vedr. energidelen.

Behov for ny regulering

EU Kommissionens CEF retsakt er et forsøg på, at adressere den grundlæggende problemstilling, at forskellig national regulering i Europa skaber grundlæggende uens incitament for nye investeringer i europæisk energiinfrastruktur.

Energinet.dk opfatter CEF retsakten er et positivt forsøg på at adresserer en aktuel udfordring med udbygning af vigtig europæisk energiinfrastruktur, men at det stadig må være førsteprioritet, at arbejde for stabil og gennemsigtig national regulering på europæisk plan, der giver mulighed for et rimeligt afkast og en planlægning baseret på samfundsøkonomiske kriterier. Hermed sikres en mere ensartet incitamentsstruktur for investeringsbeslutninger på europæisk plan.



Direkte støtte og finansielle instrumenter

Uagtet behovet for ny og mere ensartet regulering på europæisk plan er det Energinet.dk's opfattelse, at CEF retsakten på den kortere bane kan bidrage væsentligt til at realisere energiinfrastrukturprojekter, som pt. ikke vil blive realiseret, fordi omkostningerne fordeles skævt mellem flere lande, eller fordi fordelene primært er regionale frem for nationale. Hermed opstår et behov for at adressere projekter, der udgør en positiv samfundsøkonomisk effekt uden at være nationalt attraktive.

I dette lys bliver forslaget om 9,1 mia. euro til energiinfrastruktur et vigtigt bidrag, der sammen med andre tiltag, kan bidrage til at lukke den nuværende investeringskløft på 200 mia. euro som angivet af EU Kommissionen.

Det nye fokus på finansielle instrumenter, så som projektobligationer, lån og garantistillelse er en interessant tilføjelse til den tidligere direkte støtte fra TEN-E og Recovery planen. Energinet.dk ser det som positivt, hvis disse instrumenter, som ønsket af EU Kommissionen, i højere grad kan tiltrække private investeringer til ny energiinfrastruktur.

Fordeling af støttemidler

Det fremgår af retsakten, at maksimalt 1 mia. euro skal gives i støtte via finansielle instrumenter. Det fremgår imidlertid ikke med samme tydelighed, hvor meget af støtten, der skal gives som direkte tilskud (grants), ligesom det heller ikke fremgår, hvor meget af støtten, der skal målrettet til hhv. el- og gas energiinfrastruktur. Samtidig lægges der op til, at midlerne kan flyttes på tværs af sektorerne (til transport og IT- og telekommunikation). Energinet.dk anbefaler, at der gives indikatorer for fordelingen af midlerne internt på energiområdet.

Støtteberettigede projekter og udvikling af metodiske værktøjer

Energinet.dk støtter særligt CEF retsaktens udgangspunkt i "*Guideline for trans-European energy infrastructure.. 2011/0300 (COD)*" i bestemmelsen af hvilke projekter, der er støtteberettigede. Energinet.dk noterer her, at den 10-årige netudviklingsplan (TYNDP), der laves af de europæiske transmissions systemoperatører (TSOer), er det afgørende udgangspunkt for EU Kommissionens udpegning af projekter af fælles europæisk interesse. Kravet om TYNDP blev indført som en del af 3. liberaliseringspakke, og Energinet.dk betragter det som et oplagt næste skridt, at EU Kommissionen nu gør TYNDP til et vigtigt element i det planlægningsmæssige grundlag, hvorudfra de vigtige europæiske projekter udpeges. Hermed får TYNDP en endnu mere central rolle indenfor europæisk energiinfrastrukturplanlægning end tidligere.

Også i forhold til udviklingen af nye vigtige metodiske værktøjer (cost-benefit analyse, net- og markedsmodele etc.) vælger EU Kommissionen at bygge videre på TSOernes kompetencer. Således lægger EU Kommissionen op til, at ENTSO-E og ENTSO-G skal udvikle de metodiske værktøjer, der i sidste ende er med til



at afgøre, hvornår et projekt er af europæisk interesse og dermed kan blive støtteberettiget via CEF. Energinet.dk vurderer, at dette arbejde vil blive en stor udfordring for de europæiske TSO'er, særligt når den stramme tidsmæssige deadline tages i betragtning. Energinet.dk er dog samtidig enig i EU Kommissionens tilgang og fokus på TSOernes kompetencer, som det grundlæggende fundament for planlægningen.

Afsluttende bemærkninger

Energinet.dk betragter det som en positiv udvikling, at reglerne for støtte til infrastruktur nu ensrettes og simplificeres, så den nødvendige fremdrift i gennemførelsen af infrastrukturprojekterne sikres. Denne smidighed bør dog ikke alene gælde projekter af særlig fælles interesse, men også grænseoverskridende projekter generelt, hvor flere staters myndigheder er involveret.

Samtidig finder Energinet.dk det positivt, at udviklingen af europæisk energiinfrastruktur adresseres i EU's faste budget, som en del af den flerårige, finansielle ramme.

Afslutningsvis bør det noteres, at behovet for ny og forstærket europæisk energiinfrastruktur er markant, såfremt EU's klimamålsætninger skal nås. Markedet sørger for størstedelen af investeringerne, men til trods herfor er der stadig en markant mangel på investeringer på op til 200 mia. euro ifølge EU Kommissionen. På denne baggrund mener Energinet.dk umiddelbart, at de foreslåede 9,1 mia. euro, som foreslås fordelt til energi via CEF, er et ambitiøst men passende beløb set i forhold til den markante investeringskløft og kommende års udfordringer med markant udbygning af vedvarende energi på europæisk plan.

Samtidig bør EU Kommissionen dog være opmærksom på ikke, at erstatte behovet for vigtig ny regulering med en CEF støtteordning, der potentielt set kan accelerere kampen om støttemidler på europæisk plan.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget er en del af den flerårige finansielle ramme, som fastlægger loftet for EU's udgifter i perioden 2014-20. Forslaget har dermed statsfinansielle konsekvenser, idet det samlede udgiftsniveau for 2014-20 har direkte betydning for størrelsen af de årlige budgetter og dermed for det danske EU-bidrag. De 40 mia. euro, der er afsat i Kommissionens forslag vil, med den eksisterende EU budgetfinansieringsnøgle, føre til et dansk bidrag på i størrelsesordenen 6 mia. kr.

Der er ikke på det foreliggende grundlag mulighed for at fastslå de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget. Forslaget må forventes at få



administrative konsekvenser for medlemslandene i forbindelse med ansøgningsprocessen samt krav om afrapportering.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i sine indledende bemærkninger til forslaget følgende om nærhedsprincippet:

”Da medlemsstaterne ikke i tilstrækkelig grad kan opfylde målsætningerne for det tiltag, der skal iværksættes, og især den samordnede udvikling og finansiering af de transeuropæiske net, og da disse målsætninger derfor i kraft af nødvendigheden af at samordne dem bedre kan opfyldes på EU-plan, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet som fastsat i artikel 5 i EU-traktaten. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål”.

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet artikel 171 i TEUF fastslår, at Union kan støtte projekter af fælles interesse, der støttes af medlemsstater, og som fastlægges inden for rammerne af de retningslinjer, der er omhandlet i første led, navnlig i form af forundersøgelser, lånegarantier eller rentegodtgørelser.

6. Regeringens generelle holdning

Regeringen er grundlæggende positiv overfor den nye infrastrukturfacilitet, der vil bidrage til at optimere vigtig europæisk infrastruktur og fremme den europæiske vækstdagsorden.

Budgettet til CEF fastlægges som led i de overordnede forhandlinger om den flerårige finansielle ramme for 2014-2020. Regeringen finder det i den forbindelse vigtigt, at CEF-midlerne afsættes til projekter, der skaber merværdi for EU og størst mulige samfundsøkonomiske gevinster. Fra dansk side støttes CEF, særligt fsva. transport og energi, overordnet som et initiativ, som kan fremme langsigtet vækst og beskæftigelse i Europa.

Regeringen støtter således, indenfor en samlet set ansvarlig ramme, oprettelsen af CEF, og at der anvendes midler til grænseoverskridende infrastruktur, særligt på transport- og energiområdet, på EU's budget. På transportområdet spiller TEN-T-midlerne en betydelig rolle for at realisere særligt de større, grænseoverskridende infrastrukturprojekter, som er med til at øge mobiliteten i Europa. Udgangspunktet er, at udrulningen af infrastruktur på energi- og teleområdet skal være markedsdrevet, og at EU-initiativer primært skal være af regulativ karakter. Der er dog markedsfejl, der betyder, at der kan være behov for adgang til risikovillige lånemuligheder og egentlig støtte for på længere sigt at sikre EU's konkurrenceevne og understøtte Europas Digitale Dagsorden samt klima- og energidagsordenen.



Tildelingen af midler bør ikke påvirke konkurrencesituationen i negativ retning. Forudsætningen for, at der kan afsættes øgede midler til infrastruktur, er, at dette sker gennem reelle omprioriteringer ift. den samlede finansielle ramme.

Derudover bør investeringer i energiinfrastruktur som udgangspunkt være drevet af markedet. Danmark er dog opmærksom på, at der kan være et begrænset antal projekter af strategisk regionalpolitisk interesse, særligt af hensyn til integration af vedvarende energi og forsyningssikkerheden, som har behov for støtte.

Regeringen lægger afgørende vægt på, at forordningen udformes således, at der fortsat er mulighed for at opnå TEN-T støtte til store projekter med påviselige indtægtskilder fra brugerbetaling, såsom Femern Bælt-forbindelsen. Store grænseoverskridende projekter, der omfatter både vej- og banetransport, er til gavn for både gods- og passagertransport og dermed af afgørende betydning for at styrke mobiliteten i Europa. Denne type projekter udgør oftest en stor finansiell udfordring for de lande, der skal samarbejde om projektet, og EU-støtte til projektet spiller derfor en afgørende rolle. Kombinationen af EU-støtte og et forpligtende samarbejde mellem medlemslandene er således nødvendigt for at implementere ambitionerne for TEN-T hovednettet og udvikle effektive grænseoverskridende transportkorridorer.

Regeringen er positiv overfor, at TEN-T-støtteprocentsatsen til anlægsarbejder på grænseoverskridende projekter øges fra de nuværende maksimale 30 pct. til 40 pct. Regeringen er endvidere positiv overfor den foreslåede forhøjede støtteprocentsats til anlægsarbejde på projekter, der bekæmper flaskehalse i transportsystemet.

Det bør fortsat være muligt for TEN-T-programmet at støtte projekter, der fremmer mere miljøvenlig vejtransport, fx infrastruktur til el-biler. Denne mulighed bør tydeliggøres i forordningsudkastet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Mange medlemslande støtter oprettelsen af CEF, men ikke nødvendigvis de foreslåede beløbsstørrelser. De lande, der modtager støtte under samhørighedsfonden, er skeptiske eller imod at reservere 10 mia. euro fra disse midler til infrastrukturfonden, idet de dermed får mindre sikkerhed for at modtage midlerne og mindre indflydelse på midlernes anvendelse.

8. Europa-Parlamentets Udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget



Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 5. december 2011. Sagen har ikke tidligere været forelagt for Europaudvalget.