

NOTAT

Dato 23. september 2013
J. nr. 2013 - 3046

Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)

den 10. oktober 2013

SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS

EUROPAUDVALG

Indholdsfortegnelse

Dagsordenspunkt 1: Forslag til ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage – <i>til orienterende debat</i>	2
Dagsordenspunkt 2: Forslag til ændring af Rådets forordning (EF) 219/2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) for så vidt angår en forlængelse af fællesforetagendet indtil 2024 – <i>til rådsafgørelse</i>	31
Dagsordenspunkt 3: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om jernbanesikkerhed (omarbejdning) (Sikkerhedsdirektivet) - <i>til generel indstilling</i>	38
Dagsordenspunkt 4: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) nr. 912/2010 om oprettelse af Det Europæiske GNSS-agentur – <i>til generel indstilling</i>	44
Ikke på rådsmødet, men forelægges til tidligt forhandlingsoplæg:	
Dagsordenspunkt 5: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer	49
Dagsordenspunkt 6: Forslag til forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne	86
Dagsordenspunkt 7: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EU) nr. 881/2004 (Agenturforordningen)	108



Dagsordenspunkt 1: Forslag til ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage

KOM (2013) 130

Revideret notat

1. Resumé

Kommissionen fremsatte den 13. marts 2013 forslag til ændring af forordning om passagerrettigheder i luftfarten.

Det overordnede formål med den gældende forordning og ændringsforslaget er at fremme flypassagerers rettigheder ved at sikre, at luftfartsselskaberne overholder et højt beskyttelsesniveau for flypassagererne ved afbrydelser af rejser under hensyntagen til den finansielle indvirkning for flytransportsektoren.

Formålet er ligeledes, at sikre, at luftfartsselskaberne opererer under harmoniserede vilkår på et liberaliseret marked.

Forslaget skal ifølge Kommissionen blandt andet sikre en effektiv og konsekvent håndhævelse af passagerernes rettigheder, sikre effektive og konsekvente sanktioner, og sikre effektiv behandling af individuelle krav og klager.

Det litauiske formandskab har som målsætning at forelægge forslaget til orienterende debat på rådsmødet den 10. oktober 2013.

Forslaget forelægges den 4. oktober 2013 for Folketingets Europaudvalg til orientering.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2013) 130 af den 13. marts 2013 fremsendt forslag om ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage.

Forslaget er oversendt til Rådet den 21. marts 2013 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Som baggrund for forslaget henviser Kommissionen til hvidbog om fremtidens transportpolitik fra marts 2011, hvor Kommissionen nævner behovet for at "Nå frem til en ensartet fortolkning af EU-lovgivningen om passagerers rettigheder



og en effektiv håndhævelse, så der både sikres ensartede betingelser i sektoren og en europæisk standard for beskyttelse af borgerne".

Kommissionen nævner også som baggrund sin meddelelse af april 2011 om anvendelsen af forordning (EF) nr. 261/2004, hvori der berettes om de forskellige fortolkninger af bestemmelserne i forordningen som følge af gråzoner og mangler i den foreliggende tekst og den uensartede håndhævelse i medlemsstaterne. Og hvori det beskrives, at det desuden er vanskeligt for passagerer at gøre krav på deres individuelle rettigheder.

Kommissionen peger på, at retspraksis har haft en afgørende indvirkning på fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004. I sag C-344/04 (IATA) bekræftede Domstolen dens fulde overensstemmelse med Montrealkonventionen og komplementariteten mellem de to retsinstrumenter. I sag C-549/07, Wallentin-Herrman dommen, præciserede Domstolen, hvornår en teknisk fejl ved et luftfartøj ikke skal anses for at være en usædvanlig omstændighed. I de forenede sager C-402/07 og C-432/07, Sturgeon dommen, fastslog Domstolen, at en lang forsinkelse på mindst 3 timer eller mere i ankomst kan give passageren ret til kompensation.

Forslaget søger således bl.a. at forene retspraksis med gældende lovgivning på området, og at skabe en mere ensartet håndhævelse af EU-lovgivningen.

3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er at forbedre håndhævelsen af reglerne på området ved at præcisere hovedprincipper og underforståede passagerrettigheder, som tidligere har givet anledning til mange tvister mellem flyselskaber og passager. Samtidig sigter forslaget også mod, at der skal tages bedre hensyn til luftfartsselskabernes finansielle kapacitet. Derudover er formålet at fremme og forbedre håndhævespolitikker, der udføres på nationalt plan.

Retten til kompensation ved aflysninger

Kommissionens forslag fastholder retten til at modtage kompensation ved aflysninger, og kompensationens størrelse på mellem EUR 250 og EUR 600 er uændret.

Usædvanlige omstændigheder

Kommissionens forslag indeholder en definition af begrebet "usædvanlige omstændigheder". Forslaget definerer entydigt begrebet i overensstemmelse med EU-Domstolens kendelse i sag C-549/07 (Wallentin-Herman). Det vil sige, at omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger udenfor luftfartsselskabets faktiske kontrol, betragtes som usædvanlige. Endvidere indfører forslaget en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der ikke kan betragtes som usædvanlige og en liste over omstændigheder, der kan betragtes som usædvanlige.

Retten til kompensation i tilfælde af lange forsinkelser



På linje med EU-Domstolen i sagerne C-407/07 og C-432/07 (Sturgeon) indføres der i forslaget til forordning en bestemmelse, hvorefter der eksplicit er ret til kompensation i tilfælde af lange forsinkelser i ankomst. Kommissionen foreslår, at den tid der skal gå før retten til kompensation udløses, øges fra (i) 3 til 5 timer for alle Intra-EU-flyvninger og for flyvninger til og fra tredjelande på 3500 km eller mindre; (ii) 9 timer på flyvninger mellem 3500 og 6000 km og (iii) 12 timer for flyvninger på over 6000 km.

Retten til omlægning af rejsen

I forslaget præciseres det, at i fald luftfartsselskabet ikke kan omlægge rejsen for en passager med egne flyvninger inden for 12 timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, skal passageren tilbydes en rejseomlægning med andre luftfartsselskaber eller med andre transportformer, såfremt der er ledige pladser.

Retten til forplejning

Retten til forplejningen (måltider og forfriskninger) er på nuværende tidspunkt afhængig af rejsens længde og udløses efter 2, 3 eller 4 timer. Forslaget forenkler dette ved at indføre et enkelt loft på 2 timer uanset flydistancen.

Luftfartsselskabernes pligt til at tilbyde indkvartering

I tilfælde af aflysning, forsinkelse eller ruteændring begrundet i ekstraordinære omstændigheder kan forpligtelsen til hotelindkvartering begrænses til EUR 100 pr. nat i maksimalt 3 nætter. Forslaget indeholder ikke en sådan mulighed for begrænsning af indkvarteringspligten for personer med reduceret mobilitet (PRM), deres ledsagere og uledsagede børn, som således forbliver uændret.

Ikke opnået tilslutningsforbindelse

Passagerer, der ikke opnår et forbindelsesfly, fordi deres forudgående flyvning var forsinket, har ifølge forslaget ret til bistand (forplejning forfriskninger, hotel). Denne bistand skal ydes af det luftfartsselskab, der skulle foretage den ikke-opnåede flyvning, såfremt forbindelsesflyet er afgang fra en medlemsstat, eller såfremt forbindelsesflyet er ejet af et EU-selskab og afgang fra et tredjeland til en medlemsstat. Forordningen finder ikke anvendelse på øvrige tilslutningsforbindelser. Under visse omstændigheder har passageren også ret til kompensation, som skal gives af det luftfartsselskab, der foretog den forsinkede flyvning. Denne ret gælder dog kun, hvis flyvningerne er en del af samme befordringsaftale.

Ændret tidsplan

Hvis luftfartsselskabet ændrer i den oprindelige tidsplan, til hvilken passageren har en bekræftet reservation, og denne ændring bevirker, at flyet afgår efter det oprindelig planlagte afgangstidspunkt, er passageren berettiget til kompensation. Kompensationens størrelse beregnes ud fra samme retningslinier, som Kommissionen har foreslået ved forsinkelser. Har luftfartsselskabet meddelt tidsændringen mere end 14 dage før planmæssig afgang, er passageren dog ikke berettiget til at modtage kompensation.

Forsinkelser på forpladsen



Forslaget præciserer, hvilke rettigheder passagerer har, hvis deres fly bliver forsinket på forpladsen. Efter 5 timers forsinkelse har passageren ret til at gå fra borde samt ret til kompensation.

Delvist forbud mod no-showpolitikken

Luftfartsselskaberne opererer med den såkaldte "no-show"-politik. Såfremt en passager har købt en tur/retur billet, og passageren ikke møder frem til udturen, bevirker "no-show" politikken, at luftfartsselskabernes systemer sletter passagerens returflyvning. Møder passageren herefter frem til returflyvningen bliver denne boardingafvist uden at modtage kompensation/assistance. Forslaget præciserer et delvist forbud i "no show"-politikken, hvorved en passager, der er "no show" på udflyvningen ikke kan nægtes boarding på hjemflyvningen. Hvis en passager i denne situation bliver boardingafvist, er vedkommende ifølge forslaget berettiget til bistand (omlægning af rejsen eller refusion), forplejning og kompensation.

Retten til information

Forslaget præciserer, at passagerne har ret til information om deres rejseafbrydelse, så snart denne er tilgængelig.

Effektive og konsekvente sanktioner

De nationale håndhævelsesorganer får tildelt almindelig håndhævelse. Overvågningspolitikken skal være mere proaktiv og vil blive udvidet til også at omfatte overholdelse af bagagebestemmelserne i forordning (EF) 2027/97.

Udveksling af information og koordinering mellem de nationale håndhævelsesorganer og mellem disse og Kommissionen vil blive forbedret, og der indføres en forpligtelse til indberetning og formelle koordineringsprocedurer.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlaments holdning foreligger ikke endnu.

Europa-Parlamentets Transportudvalg behandler sagen og har udpeget George Bach (EPP/LU) som ordfører.

Der er foreløbigt programsat afstemning i udvalget den 14. november 2013 og i Plenarforsamlingen d. 14. januar 2014.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at medlemsstaterne kun har begrænsede muligheder for alene at gøre noget for at beskytte forbrugerne, da forordningen om lufttrafiktjenester (EF) nr. 1008/2008¹ ikke giver dem mulighed for at stille ekstra krav til EF-luftfartsselskaber, der forsøger at opnå trafikflyvninger inden for EU.

¹ Europa-Parlamentets og rådets forordning nr. (EF) 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet.



Kommissionen har for det andet udtalt, at de fleste problemer drejer sig om forskelle i anvendelse/håndhævelse af forordning (EF) 261/2004 medlemsstaterne imellem, hvilket svækker passagerernes rettigheder og indvirker på konkurrencevilkårene mellem luftfartsselskaberne. Kun ved en koordineret indsats fra EU's side kan disse problemer løses.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da det drejer sig om en præcisering af eksisterende fælles regler.

6. Gældende dansk ret

Området er i dag reguleret af den gældende EU-forordning (EF) nr. 261/2004 og Rådets forordning (EF) nr. 2027/97. Forslaget kræver i den foreliggende form ikke lovændring.

7. Konsekvenser

En vedtagelse af ændring til forordningsforslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

8. Høring

Forslaget blev sendt i høring den 22. marts 2013 i EU Specialudvalget for Transport samt til følgende organisationer: AOPA Danmark, Jet Time, Billund Lufthavn, Esbjerg Lufthavn, Danish Airline Pilots Association, DI Transport, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Flyvesikringstjenesten, Forsvarskommandoen, Færøernes Landsstyre, Mittarfeqarfiit - Grønlands Lufthavn, Københavns Lufthavn A/S, Icelandic Civil Aviation Administration, Luftfartstilsynet - Norge, Brancheforeningen - Dansk Luftfart, Scandinavian Airlines System, Dansk Motorflyver Union, Scandinavian Airlines System, Dansk Musikerforbund. Høringsfristen er d. 15. april.

Følgende høringssvar er modtaget.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

”Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i emne høring.

”Usædvanlige omstændigheder” har længe været en prioriteret sag for ES, og det konstateres med tilfredshed, at der nu foreligger en beskrivelse og et relevant hensyn til dette, selvom der ikke i sagens natur kan være en udtømmende definition. ES bemærker også med tilfredshed, at der på flere områder foreslås et mere rimeligt grundlag for kompensation end de gældende regler.

ES har ikke yderligere bemærkninger.”



SAS

Side 7/113

”Indledende bemærkninger:

SAS har med glæde noteret sig, at Forslaget indebærer en række tydeliggørelser og præciseringer af reglerne, hvilket er tiltrængt, da den nuværende udformning af forordning 261/2004 har vist sig utrolig vanskelig at fortolke og i høj grad har været genstand for retssager. I den forbindelse er det glædeligt at se, at listen over definitioner er udvidet en del, hvilket forhåbentligt bevirker, at det fremover bliver lettere at administrere reglerne uden at være nødsaget til at gå til domstolene for at få svar.

I forbindelse med arbejdet med revisionen af 261/2004 er det vigtigt, at der skabes en balance mellem passagerens rettigheder og luftfartsselskabernes pligter. Derfor har SAS med glæde noteret sig, at det følger af begrundelsen for Forslaget, punkt 1.2, at flypassagerernes rettigheder skal sikres under hensyntagen til den finansielle indvirkning på flytransportsektoren, samt at man vil sikre, at luftfartsselskaberne opererer under harmoniserede vilkår på et liberaliseret marked. Det er afgørende for en fremtidig forordnings succes, at disse intentioner vil kunne ses i den endelige revision af 261/2004.

I den forbindelse er det vigtigt for SAS at fremhæve, at en af de store fortolkningsmæssige udfordringer ved den eksisterende forordning er, hvad der skal forstås ved usædvanlige omstændigheder. Især i forhold til tekniske problemer har der været en tendens til, at både Domstolen og en række forbrugermyndigheder har søgt at indsnævre det spillerum, som oprindeligt er givet med ordlyden af 261/2004 i forhold til, hvornår et teknisk problem kan betragtes som en usædvanlig omstændighed. Og i den forbindelse har man glemt at tage højde for, at hele formålet med 261/2004 var at virke adfærdsregulerende i forhold til luftfartsselskabernes uhensigtsmæssige adfærd ved overbooking og kommercielle aflysninger. For at mindske antallet af overbookinger og kommercielle aflysninger indførte man et højt kompensationsniveau for boardingafvisning og kommercielle aflysninger, så man kunne straffe luftfartsselskaberne for deres uhensigtsmæssige adfærd på disse områder.

Efterfølgende har Domstolen ved sin praksis forsøgt at indsnævre området for, hvornår tekniske problemer kan betragtes som usædvanlige omstændigheder til kun at omfatte meget få situationer. Det er ikke rimeligt set i forhold til størrelsen af kompensationsbeløbene, og det strider mod det oprindelige formål med reglerne. Når luftfartsselskaberne har fulgt vedligeholdelsesprogrammerne for flyene og ladet dem overholde alle lovpligtige check, så er det svært at gøre meget mere for at forhindre tekniske problemer, som opstår akut. Det er som regel ikke økonomisk muligt at have erstatningsfly stående klar og vente, da anskaffelsesomkostningerne til sådanne fly er alt for høje til, at noget selskab har råd til at have ledige fly stående ubrugte hen. Og derfor kan det ikke undgås, at der opstår forsinkelser og aflysninger grundet tekniske problemer. Det bør således kun være tekniske problemer, som skyldes fejl fra luftfartsselskabets side, f.eks. fejlbetjening eller manglende vedligeholdelse, som kan udløse kompensation.



SAS' bemærkninger til de konkrete bestemmelser i Forslag til ændring af forordning (EF) nr. 261/2004:

Betragtning 19: Det følger af denne bestemmelse, at "Årsagerne til de nuværende lange forsinkelser og aflyste flyvninger i EU kan ikke alene tilskrives luftfartsselskaberne." Videre anføres det, at "bør luftfartsselskaberne have ret til at søge godtgørelse hos enhver tredjepart, som har bidraget til den begivenhed, som gav anledning til kompensation eller andre forpligtelser." Flytransporter består som bekendt af et antal aktører, som alle på hver deres vis bidrager med forskellige ydelser for at passageren eller det fragtede gods kan transporteres på en sikker og effektiv måde fra afgangslufthavnen til slutdestinationen. Men det er kun flyselskabet, som har et reguleret ansvar for, at dette sker som aftalt. Øvrige aktører som f.eks. lufthavne og trafikafviklende myndigheder har kun et meget begrænset ansvar for at levere de ydelser, som luftfartsselskaberne betaler for. Tendensen er i stedet, at lufthavnene gennem deres brugervilkår fraskriver sig ansvaret i en lang række situationer, som for eksempel til hurtig snerydning af banerne.

Gennem andre forordninger, Performance and Charging Regulation, har man forsøgt at pålægge de trafikafviklende myndigheder at præstere en bedre kvalitet og øge kapaciteten i luftrummet ved diverse incitamentsordninger. Men på grund af massiv modstand fra de trafikafviklende myndigheder og med støtte af medlemslandenes repræsentanter i Single Sky Committee er disse bestræbelser blevet meget udvandede, hvilket Kommissionen også kraftigt har påtalt.

Derfor ønsker SAS, at Kommissionen i forbindelse med ændringerne af 261/2004 tydeligere angiver infrastrukturleverandørernes ansvar og tydeligere pålægger dem en erstatningsforpligtelse, når de er årsag til trafikforstyrrelser, som bevirker, at passagererne bliver berettiget til assistance og evt. kompensation.

Art. 2, litra l): Et fly, som letter, men af en eller anden grund derefter bliver tvunget til at lande i en anden lufthavn end bestemmelsesstedet eller vende tilbage til afgangslufthavnen, bør aldrig kunne betragtes som aflyst. En sådan handling besluttet altid af kaptajnen på baggrund af en sikkerhedsvurdering, og denne vurdering må man aldrig søge at adfærdsregulere, jf. vores indledende bemærkninger. Hvis vi ligestiller disse situationer med aflysninger, så skal vi efterfølgende diskutere, om det skyldes usædvanlige omstændigheder eller ej for at kunne afgøre, om passagererne er berettiget til kompensation. Det vil lægge et yderligere og forkert pres på kaptajnen, og i yderste konsekvens kunne medføre, at den vurdering, som alene burde træffes ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering, kommer til at indeholde økonomiske overvejelser, som slet ikke hører hjemme i den givne situation, og som hverken er i passagerernes eller luftfartsselskabernes interesse.

Art. 3, stk.4: Her blander man reglerne for fly og andre transportformer, og dette er u hensigtsmæssigt i en tid, hvor alle transportformer har deres egen regulering og har indrettet deres drift herefter. Man bør ikke bruge denne revi-



sion til at pålægge andre transportformer et regelsæt, som er lavet til flytransport, og som afviger fra det regelsæt, som den pågældende transportform til dagligt er pålagt. Hver enkelt transportform har egne regelsæt, som er fastlagt ud fra den måde, som den enkelte transportform fungerer på. Det giver ikke mening at regulere de enkelte transportformer på forskellig måde og så efterfølgende afvige fra denne regulering bare fordi, at en passager skal benytte flere forskellige transportformer på samme rejse. Så længe en transportform har et eget regelsæt, er det også dette regelsæt, som bør finde anvendelse, når man rejser med den pågældende transportform, uanset om man også benytter andre transportformer under rejsen.

Art. 4, stk. 4: Denne tilføjelse har SAS ingen bemærkninger til, eftersom det kun er returbilletter, som bestemmelsen vedrører, og ikke et generelt forbud mod at tilbyde indirekte flyvninger til en lavere pris. Skulle dette sidste komme på tale på et senere tidspunkt i processen, vil SAS på det kraftigste modsætte sig dette, da det vil fratage luftfartsselskaberne muligheden for at prissætte deres rejser under hensyntagen til efterspørgslen i de enkelte markeder.

Art. 5, stk. 3: Det er meget problematisk, såfremt usædvanlige omstændigheder kun skal kunne påberåbes, såfremt de findes på den konkrete flyvning eller flyvningen umiddelbart forinden. Hvis der for eksempel har været snestorm, og en lufthavn har været lukket i 1 dag, vil det tage noget nær lige så lang tid at genoprette trafikken. Ifølge Forslaget har man i denne situation kun 1 flyvning til at få trafikken normaliseret, hvilket vil være helt umuligt i tilfælde, hvor der har været tale om mange timer, hvor trafikken har været indstillet. Som bestemmelsen foreslås udformet, vil den straffe flyselskaberne for situationer, som i øvrigt isoleret set betragtes som usædvanlige omstændigheder, og dette er direkte imod den oprindelige hensigt om, at adfærdsregulere flyselskaberne via høje kompensationsbeløb. Er luftrummet eller lufthavnene lukkede, har flyselskaberne ingen indflydelse herpå, og derfor skal de heller ikke straffes herfor med urimeligt korte frister til at genoprette trafikken. I stedet bør reglen udformes, så flyselskaberne har lige så lang tid til at rette op på trafikken, som uregelmæssigheden har stået på. Har lufthavnen været lukket en dag, bør selskaberne få hele næste dag til at genoprette trafikken. Har lukningen varet 5 timer, bør selskaberne få 5 timer til genopretning osv. Og er der et teknisk problem i forbindelse med udturen, vil det også påvirke hjemturen. Så længe et luftfartsselskab kan sandsynliggøre, at den usædvanlige omstændighed er den direkte årsag til en aflysning eller en forsinkelse, bør luftfartsselskabet kunne påberåbe sig usædvanlige omstændigheder og undgå at skulle udbetale compensation.

Art. 6: SAS har med tilfredshed konstateret, at der nu kommer længere tidsintervaller på forsinkelserne, før der kan blive tale om udbetaling af compensation. Men det er som nævnt fortsat vigtigt at holde fokus på definitionen af usædvanlige omstændigheder, eftersom disse regler vil virke mod hensigten, hvis definitionen bliver for smal.

Art. 6, punkt 4: Her henvises til, hvad vi ovenfor har anført under art. 5, stk. 3, idet samme betragtninger gør sig gældende ved denne bestemmelse.



Art. 6a: Denne bestemmelse strider mod Montreal Konventionen, som allerede regulerer ansvarsfordelingen mellem de luftfartsselskaber, som går sammen om at tilbyde passagererne sammenhængende rejser med flere forskellige luftfartsselskaber. Luftfartsbranchen med IATA i spidsen har fastlagt deres ansvarsfordeling, når flere flyselskaber er en del af en sammenhængende rejse, i henhold til Montreal Konventionen. Det betyder, at det er det flyselskab, som forårsager en aflysning eller forsinkelse, som er ansvarlig for at tage hånd om passageren med hensyn til assistance og ombooking etc., jf. også Montreal Konventionens art. 36, punkt 2. Hvis EU med dette Forslag vil ændre på denne ansvarsfordeling vil det få uoverskuelige konsekvenser for samarbejdet mellem de enkelte flyselskaber i og udenfor EU, idet kun EU-selskaberne vil være bundet af Forslaget. Dette er en meget uhensigtsmæssig situation, som man bør undgå at komme i.

SAS foreslår derfor, at denne bestemmelse udgår.

Ydermere risikerer bestemmelsen at begrænse lysten for mindre regionale luftfartsselskaber til at indgå aftaler med større selskaber om at tilbyde kunderne sammenhængende billetter, idet pligten til at udbetale kompensation ofte vil ramme det første selskab i kæden, som typisk vil være det lille regionale selskab, hvis samlede indtjening på billetten slet ikke modsvarer risikoen ved at skulle udbetale kompensation på en alt i alt lang flyvning, når det regionale selskab kun selv flyver en mindre del af strækningen. Og bliver resultatet, at der bliver et mindre udbud af sammenhængende billetter, har man opnået det modsatte af, hvad der var hensigten med Forslaget, idet passagererne efterlades med et dårligere produkt.

Art. 7: Den hidtidige bestemmelse i art. 7 om muligheden for at nedsætte eventuel kompensation til det halve ved hurtig omlægning af rejsen bør beholdes, idet en sådan bestemmelse er med til at opretholde incitamentet til hurtig rejseomlægning, hvilket i sidste ende er i passagerernes interesse.

Art. 8, stk. 5: Her må det præciseres, at man ikke kan forvente at blive ombooket til en højere klasse, ligesom 12 timers grænsen ikke bør løbe om natten. Derfor foreslår SAS følgende formulering til bestemmelsen, idet vores ændringsforlag er fremhævet med *kursiv*:

”Hvis passageren vælger muligheden i stk. 1, litra b), har vedkommende, hvis der er

ledige pladser *i samme serviceklasse*, ret til at få omlagt rejsen med et andet luftfartsselskab eller et andet transportmiddel, hvis det transporterende luftfartsselskab ikke kan befordre

passageren med sine egne transportmidler tidsnok til at ankomme til det endelige

bestemmelsessted inden for tolv timer efter det planlagte ankomsttidspunkt *natten undtages, som defineret i art. 2, litra x*. Uanset artikel 22, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008 må det andet luftfartsselskab eller den anden transportoperatør ikke forlange en pris af det kontraherende luftfartsselskab,



som ligger over den gennemsnitspris, som vedkommendes egne passagerer har betalt for tilsvarende transport i de forudgående tre måneder.”

Art. 8, stk. 6: Denne bestemmelse bør udgå, da øvrige transportformer bør følge deres egne regler, ligesom det opererende flyselskab følger reglerne for flytransport. I øvrigt henvises til vores bemærkninger ovenfor under art. 3, stk.4.

Art. 9: SAS hilser de nye begrænsninger i ansvarets udstrækning velkomne. Men der bør være ens konkurrencevilkår for konkurrerende transportformer. Og eftersom andre transportformer har fået regulering, som begrænser deres ansvar for assistance til 2 døgn, bør grænsen for flytransport også være 2 døgn og ikke 3 døgn, som foreslået af Kommissionen.

Desuden bør der tilføjes en bestemmelse om, at retten til assistance bortfalder, hvis dette vil bevirke yderligere forsinkelse af flyvningen, eftersom begrænsningen af forsinkelser bør have højeste prioritet.

Art. 14, stk. 5 og 6: Her er det vigtigt at få præciseret, at informationspligten kun gælder i de tilfælde, hvor luftfartsselskabet har modtaget passagerens kontaktoplysninger. Ofte er billetten solgt af en formidler/agent, og luftfartsselskabet har kun kontaktinformationer til formidleren/agenten. I disse tilfælde bør luftfartsselskabet ikke være forpligtet til at give information om forsinkelser og aflysninger til andre end formidleren/agenten.

Art. 16: I dag kan de nationale håndhævelsesorganer (i Danmark Trafikstyrelsen) afsige kendelser og dermed pålægge flyselskaberne at udbetale kompensation til passagerer, såfremt de finder, at betingelserne herfor er opfyldte. I praksis har Trafikstyrelsen imidlertid ikke nogen sanktionsmulighed, såfremt et udenlandsk luftfartsselskab nægter at følge Trafikstyrelsens afgørelse, og der er adskillige eksempler på, at dette sker i praksis. Denne retstilstand er naturligvis utilfredsstillende både for passagererne, Trafikstyrelsen og de konkurrerende flyselskaber. Det ville derfor være ønskeligt, såfremt de nationale håndhævelsesorganer fik mandat til at eksekvere deres afgørelser i disse situationer. Som forslaget er formuleret nu må man imidlertid frygte, at den nuværende praksis fortsætter.

Art. 16a, stk. 1: Her bør også andre formidlere af lufttransport end flyselskaber pålægges samme forpligtelse til at oplyse om klageprocedurer m.v..

Art. 16a, stk. 2: Det bør præciseres, at den klage en passager skal have indgivet senest 3 måneder efter den dato, hvor flyvningen foregik eller var planlagt til at skulle foregå, skal være *skriftlig*, for at undgå bevismæssig usikkerhed om, hvorvidt der er indgivet klage rettidigt eller ej.

Art. 18: En implementeringsfrist på 20 dage er alt for kort. SAS forslår, at dette ændres til 90 dage, så luftfartsselskaberne får en rimelig frist til at få de nødvendige nye procedurer på plads.

Bilag 1 om usædvanlige omstændigheder:

Som også nævnt indledningsvis er det SAS' opfattelse, at det er helt afgørende, at luftfartsselskaber ikke straffes for tekniske problemer, som de reelt ikke har



nogen mulighed for at forhindre i at opstå. Når et luftfartsselskab har overholdt alle lovpligtige check og vedligeholdelsesrutiner af et fly, og der på trods heraf opstår tekniske problemer i nær tilknytning til en planlagt flyvning eller under en flyvning, så vil der normalt være tale om en situation, som luftfartsselskabet i praksis ikke har mulighed for at forhindre. Intet luftfartsselskab kan på forhånd gætte sig til, hvor der vil opstå et problem næste gang – forudsat at man har overholdt alle forskrifter vedrørende vedligehold – og intet luftfartsselskab vil for at undgå tekniske problemer begynde at udskifte flydele (i blinde), som ikke umiddelbart står for at skulle udskiftes, for at minimere risikoen for, at der opstår tekniske problemer i fremtiden, idet det vil være noget nær umuligt at lykkes med dette. Derfor bør ordlyden i bilag 1 ændres, så punkt ii får følgende ordlyd;

- ”tekniske problemer, som ikke er en del af luftfartøjets normale drift, f.eks. konstatering af en defekt under inspektion af luftfartøjet før flyvningen eller under gennemførelsen af den pågældende flyvning, som gør det umuligt at fortsætte flyvningen normalt; eller en skjult defekt, som opdages af fabrikanten eller en kompetent myndighed, og som indvirker på flysikkerheden”.

Samtidigt skal punkt 2, litra 1 ændres, så den får følgende ordlyd:

- ”tekniske problemer, som er en del af luftfartøjets normale drift, for eksempel et problem, der er konstateret under rutinevedligeholdelsen, eller som opstår, fordi denne vedligeholdelse eller øvrige inspektioner af flyet ikke er udført korrekt, og”

Det er af helt afgørende betydning, at bilag 1 omformuleres i overensstemmelse med ovenstående for at sikre, at luftfartsselskaberne ikke bliver de helt store tabere, når de reviderede regler træder i kraft.

Og endnu engang må SAS henlede opmærksomheden på, at formålet med kompensationsreglerne i sin tid var at adfærdsregulere luftfartsselskaberne og dermed sikre passagererne en fair retsstilling. Hvis reglerne accepteres i deres nuværende form, er man gået alt for vidt i sine bestræbelser på at sikre passagerernes rettigheder, som ikke findes tilsvarende i nogen andre brancher, hvilket vil have store negative økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaberne og formentligt medvirke til endnu flere konkurser i en allerede yderst presset industri. Og dette scenarie er hverken passagerer, myndigheder, arbejdsgivere eller arbejdstagere tjent med.

SAS' bemærkninger til ændring af Forordning (EF) nr. 2027/97:

Art. 6a: SAS har allerede i dag en praksis, hvorefter vi erstatter skader på hjælpemidler herunder kørestole og andet mobilitetsudstyr i forhold til udstyrets værdi og genanskaffelsespris. Så umiddelbart er vi positive i forhold til dette ændringsforslag. Men som bestemmelsen er udformet, så er der ingen kontrol af den værdi, som passageren kan opgive for udstyr af denne slags. Og med den nuværende formulering risikerer luftfartsselskaberne derfor at blive tvunget til



at erstatte for høje beløb. Der bør derfor indføres en mekanisme i bestemmelsen som sikrer, at et luftfartsselskab ikke kan blive tvunget til at erstatte et højere beløb, end den skadede genstands genanskaffelsespris.

SAS har på nuværende tidspunkt ikke yderligere bemærkninger til forslaget, men vi står gerne til rådighed for en nærmere diskussion af ovenstående, såfremt der måtte være behov herfor.”

Danske Handicaporganisationer (DH)

”DH har følgende bemærkninger:

Forordning (EF) nr. 2027/97:

Artikel 2

DH mener, at det er positivt, at den tidligere begrænsning vedr. erstatning af hjælpemidler ophæves i det nuværende forslag. Forslaget forudsætter, at der indgives en særlig interesseerklæring til luftfartselskaberne. Det er vigtigt, at det ikke bliver for bureaukratisk at indgive denne erklæring, og at den ikke forudsætter, at man f.eks. har en original kvittering for hjælpemidlet. Ydermere er det vigtigt, at erstatningen for et evt. beskadiget hjælpemiddel svarer til nyanskaffelsesprisen. Dog kan det ikke forudsættes, at personen der indgiver erklæringen har viden om, hvad et tilsvarende hjælpemiddel ville koste ved nyanskaffelse i dag. Ofte ved man ikke, hvad hjælpemidlet har kostet på anskaffelsestidspunktet, bl.a. fordi nogle hjælpemidler er genbrugshjælpemidler. En sådan viden ville kræve, at danske kommuner skulle kunne oplyse nyanskaffelsesprisen for et hjælpemiddel før en evt. flyrejse. DH går ud fra, at erstatningen udgør nyanskaffelsesprisen, da et hjælpemiddel er afgørende for at kunne fungere i samfundet.

Forordning (EF) nr. 261/2004:

Artikel 1

DH mener ikke, at man i forslaget skal ændre definitionen i litra i) til ”bevægelsehæmmet person (person with reduced mobility)”. Vi mener, at det skal ændres til ”persons with disabilities and people with reduced mobility”, som der også står i 1107/2006, hvori den definition af personer med handicap, udkastet henviser til, findes.

Artikel 11

DH synes, det er positivt, at begrænsningerne i artikel 9, stk. 4 og 5 ikke anvendes, når passageren er en person med handicap eller dennes ledsager.

Det er vigtigt her at understrege, at der er behov for at sikre tilgængelighed til både overnatningssteder, transport og information. Desuden skal der være mulighed for at medbringe service- og førerhunde.

Artikel 14



DH mener, at der i forpligtelsen til at informere passagerne skal tilføjes, at der skal være tale om tilgængelige informationsmaterialer for personer med handicap (stk. 3) og at der skal stilles information i letlæst materiale for bl.a. personer med udviklingshæmning til rådighed.

Artikel 16a

Det er vigtigt, at forordningen præciserer, at procedurer for behandling af krav og klager skal gives i formater tilgængelige for personer med handicap. ”

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL)

”Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) takker for det fremsendte materiale vedrørende EU-Kommissionens forslag til ændring af forordning 261/2004 og forordning 2027/97.

Kommissionens forslag til ændringer i forordning 261/2004 indeholder flere forbedringer i forhold til den gældende forordning, der fortolknings- og udmøntningsmæssigt har forladt sit oprindelige udgangspunkt. Det er værd at bemærke, at formålet med den gældende forordning var at medvirke til en ændret adfærd hos luftfartsselskaberne, således at boardingafvisninger som følge af overbooking og såkaldt kommercielle aflysninger blev reduceret. Formuleringer og definitionsapparat i den gældende forordning har på centrale områder været så tilpas utydelige, at det har givet anledning til flere domstolsafgørelser, der markant har rykket ved balancen mellem luftfartsselskabets pligter og passagerens rettigheder. Efter Dansk Luftfarts opfattelse indeholder den gældende praksis en betydelig mangel på proportionalitet i luftfartsselskabets disfavør.

Vi bifalder, at Kommissionen på flere punkter tilstræber at genetablere en større grad af proportionalitet, herunder gennem et mere præcist definitionsapparat, bedre proportionalitet mellem en forsinkelses varighed og krav på kompensation (artikel 6) samt forslaget til ”positiv- / negativliste” i forhold til begrebet ”usædvanlige omstændigheder” (bilag 1). Vi kan endvidere tilslutte os forslaget om et delvist forbud mod, at passagerer kan afvises til en returrejse, hvis udreisen ikke er anvendt (”no-show”-politik, artikel 4, stk. 4).

Selv om forslaget som nævnt indeholder positive elementer, er der fortsat grund til en vis bekymring på flere områder.

For det første foreslås det i en ny artikel 6a, at der ansvars- og kompensationsmæssigt skal ske en sammenkædning i forhold til ankomstforsinkelsen af det sidste ben på en sammenhængende rejse. Det foreslås herunder, at et feederselskab skal være kompensationsansvarlig overfor passageren, hvis ankomsten på det sidste ben overskrider en vis varighed. Det er vores opfattelse helt uproportionalt, og vil potentielt betyde, at feederselskaber fremover ikke ønsker at indgå i Interlineaftaler fordi kompensationens størrelse langt kan overstige rejsens pris. I sidste ende vil konsekvensen være et forringet produkt til ugunst for de rejsende, der blandt andet må forvente længere transfertid og manglende mulighed for gennemindcheckning af bagage. Noget tyder endvidere på, at be-



stemmelsen vil være i strid med Montreal-konventionen. Vi anbefaler, at der fra dansk side arbejdes for at bestemmelsen udgår.

For det andet finder vi det påkrævet, at der foretages en revurdering af kompensationsbeløbenes størrelse, såvel i forbindelse med ”lange forsinkelser” som aflysninger. Kompensationsstørrelserne er ikke proportionale, og bør stå i bedre forhold til rejsens pris.

Kommissionens forslag i bilag 1 vedrørende ”Usædvanlige Omstændigheder” er et positivt skridt på vejen. Men vi finder det helt afgørende, at luftfartselskabet ikke straffes for tekniske problemer, som man ikke med rimelighed har haft mulighed for at foregribe. Det er således også her vigtigt, at bestemmelserne ikke virker i retning af irrationelle og uproportionale handlinger. SAS har i sit høringssvar foreslået en ændring af teksten i bilag 1, punkt ii og til punkt 2 litra 1. Vi anbefaler, at der fra dansk side arbejdes for, at denne ordlyd indføres i Kommissionens tekst.

Varighed af følgevirkninger i forlængelse af ”usædvanlige omstændigheder” (artikel 5, stk. 3). Det foreslås heri, at ”usædvanlige omstændigheder” kun kan påberåbes for den berørte flyvning eller de tidligere flyvninger med samme luftfartøj. Bestemmelsen ignorerer luftfartens særlige karakter, idet for eksempel effekten af en snestorm ofte kan være, at luftfartselskabet ikke har mulighed for at gennemføre planlagte flyvninger umiddelbart efter. Vi finder, at der bør arbejdes for, at der i særskilte situationer kan indtræde en vis ”karenstid”, hvorunder luftfartselskabet ikke er kompensationspligtig.

Denne grundlæggende mangel på proportionalitet, som vi berører ovenfor, rejser også det helt principielle spørgsmål om potentiel negativ effekt på luftfartssikkerheden, blandt andet fordi der fremdyrkes en straffekultur. Dette spørgsmål bør seriøst overvejes i det videre arbejde overfor Kommissionen. Vi bemærker også, at samme problematik potentielt introduceres med forslaget i Artikel 2, litra l (diversions) og i forhold til ”følgevirkninger”, jf. ovenfor. Vi bemærker også, at netop kompensationsbeløbenes størrelse opfattes så økonomisk attraktive, at det giver anledning til fremkomsten af en kommerciel inddrivelsesindustri med en arbejdsform, der kan have sikkerhedsmæssig betydning.

Hidtil har det været et væsentligt problem med de gældende bestemmelser, at fortolkninger og afgørelser af de nationale håndhævelsesorganer ikke har været gennemført på en ensartet måde mellem medlemslandene. Specielt er det et problem, at visse selskaber undlader at følge de afgørelser, der er truffet på et retmæssigt grundlag i en anden medlemsstat. Det leder dels til konkurrenceforvridning, men resulterer eventuelt også i skærpede og uproportionale krav til de mange aktører, der forholder sig positivt til reglerne. I disse situationer er det specielt vigtigt, at håndhævelsesbeføjelserne for de nationale organer, er indrettet til at sikre harmoniseret udmøntning af reglerne. Vi finder det derfor positivt, at Kommissionens forslag indeholder håndhævelsesbestemmelser (artikel 16), der er væsentligt udvidet i forhold til de gældende bestemmelser. Det bør dog overvejes, hvor vidt der kan gives adgang til endnu mere ”afskræk-



kende” sanktioner overfor aktører, der gentagne gange overtræder reglerne eller ignorerer afgørelser.

Udover ovennævnte bemærkninger, har SAS har i sit høringssvar angivet en række kommentarer og forslag specielt vedrørende artikel 3, stk. 4; artikel 7; artikel 8, stk. 5; artikel 8, stk. 6; artikel 9 og artikel 14, stk. 5 og 6. Vi er enige i disse bemærkninger, og anbefaler, at der fra dansk side også arbejdes for at disse indarbejdes i forslaget.

Vi har ikke umiddelbart bemærkninger til forslaget om ændringer i forordning 2027/97 (bagage og erstatningsansvar), men henviser dog til SAS' bemærkning til artikel 6a.

BDL står naturligvis til rådighed i den videre proces. Bemærkningerne afgives også på vegne af DI Transport.”

Dansk Musiker Forbund

EU Kommissionen udsendte 14. marts 2013 forslag til ændring af regulations 261/2004/EC og 2027/97/EC om flypassageres rettigheder. Forslaget adresserer for første gang de specielle problemer for professionelle musikere, der foretager flyrejser med deres musikinstrumenter. Kort fortalt forpligter forslaget under visse betingelser luftfartsselskaberne til at acceptere små instrumenter i passagerkabinen, og til at tydeliggøre deres regler med hensyn til transport af større instrumenter som indchecket bagage.

Forslagene behandles nu i EU Parlamentet og Rådet.

Det betyder uendelig meget for professionelle musikere, at deres instrumenter kan transporteres betryggende, og Kommissionens forslag et vigtigt skridt i den rigtige retning. Vi har dog fra Dansk Musiker Forbunds side et par små, men vigtige ændringsforslag, der efter vores opfattelse er nødvendige, for at de nye regler får den tiltænkte effekt, og vi håber, at den danske regering vil arbejde for at bringe de nye regler det sidste afgørende stykke vej:

1 Transparens (art. 6e (1) sidste punktum)

En væsentlig mangel ved teksten er, at den giver flyselskabet ret til at bestemme, at et musikinstrument skal udgøre en del af passagerens tilladte håndbagage, og således ikke vil kunne medbringes i tillæg til denne. Nogle flyselskaber kan være særdeles strikse vedrørende antallet af stykker håndbagage. Flyselskabet vil fx kunne bestemme at en violin ikke vil kunne medbringes sammen med en håndtaske. Vi foreslår derfor sidste sætning formuleret:

"When the passengers' hand luggage allowance includes more than one piece, the air carrier may determine that a musical instrument shall form part of such allowance and not be carried in addition to it."



2 Fritagelse for ekstra lufthavsskat ved køb af ekstra sæde (art. 6e, (2))

I tilfælde af et ekstra sæde skal købes til fx en cello, bør billetten være undtaget fra betaling af skat – i det mindste lufthavnskat, forudsat det er foreneligt med nærhedsprincippet. Vores ændringsforslag er markeret med fed:

“Where a musical instrument is too large to be stowed safely in a suitable baggage compartment within the cabin or under an appropriate passenger seat, an air carrier may request the payment of a second fare where such musical instruments are carried as hand luggage on a second seat. **Such additional fare shall not be subject to the payment of (airport) taxes.** Where a second seat is purchased an air carrier should make reasonable efforts to seat the passenger and the musical instrument concerned together.”

3. Instrumenter i lastrummet (art. 6e (2))

Forslaget medfører, at store instrumenter skal transporteres (hvor muligt) "i en opvarmet del af et luftfartøjs lastrum ". Efter vores opfattelse bør instrumentet-kassen også afmærkes på en klar og synlig måde, for at informere personalet på jorden om at de skal behandle kassen med passende omhu. Vores ændringsforslag er markeret med fed:

"[...] Where available and if requested, musical instruments shall be carried in a heated part of an aircraft cargo hold subject to applicable safety rules, space constraints and the technical specifications of the aircraft concerned. **The air carrier shall mark such instruments with specific tags in order to ensure that they will be handled with adequate care.** An air carrier shall clearly indicate in its terms and conditions the basis on upon which musical instruments will be transported and the applicable charges."

4. Musikinstrumenter som professionelle værktøjer (betragtning (29))

Betragtning (29) bør suppleres med en henvisning til musikinstrumenter som professionelle redskaber, uden hvilke professionelle musikere - hvis karriere i vid udstrækning er afhængig af mobilitet - ikke er i stand til at arbejde. Vores ændringsforslag er markeret med fed:

“(29) **Professional musicians can't work without their own, personal musical instrument, which can be of a high monetary and artistic value. They are also subject to a constant obligation of mobility.** Musical instruments should **therefore**, as far as possible, be accepted as baggage within the passenger cabin and, where this is not possible, should where possible be carried under the appropriate conditions in the cargo compartment of the aircraft. Regulation (EC) No 2027/97 should be amended accordingly.”



Forbrugerrådet

”Forbrugerrådet har modtaget ovennævnte høring af 21. marts 2013 og skal hermed bemærke følgende. For overskuelighedens skyld vil forordning 261/2004 nedenfor blive benævnt som passagerrettighedsforordningen og forordning 2027/97 som Montrealkonventionen.

Forbrugerrådet har noteret sig, at forslaget om passagerrettigheder på nogle punkter indebærer en udvidelse af passagerrettighederne, men bemærker samtidig, at forslaget også på nogle afgørende punkter indebærer forringelser, der gør, at vi ikke som helhed kan støtte det eksisterende forslag. Der drejer sig især om:

- Begrænsning af flyselskabernes omsorgsforpligtelse således at der maksimalt dækkes for 3 nætter og 100 euro pr. nat.
- At retten til omlægning til andre flyselskaber ikke skal tilbydes ved førstgivne lejlighed.
- Forringelsen af retten til kompensation efter Sturgeon-dommen ved lange forsinkelser.
- Definitionen af ”usædvanlige omstændigheder”.
- At der ikke er større fokus på strengere sanktioner over for flyselskaberne ved forordningsovertrædelser..

Dette uddybes nedenfor.

Montrealkonventionen

Forbrugerrådet bemærker i forhold til Montrealkonventionen, at der lægges op til, at den såkaldte PIR rapport fremover vil kunne danne basis for en klage til flyselskabet. Forbrugerrådet skal udtrykke tilfredshed hermed, da dette vil hjælpe gevaldigt på de problemer der opstår, som følge af flyselskabernes anvendelse af urimelige korte klagefrister. Forbrugerrådet bemærker at der også lægges op til, at håndhævelse af Montrealkonventionen henlægges til de nationale håndhævelsesorganer efter passagerrettighedsforordningens artikel 16, og skal henvise til nedenfor nævnte bemærkninger under passagerrettighedsforordningen herom.

Forbrugerrådet har ingen øvrige bemærkninger til forslag til ændring af Montrealkonventionen.

Generelt vedrørende passagerrettighedsforordningen.

Forbrugerrådet er i udgangspunktet tilhænger af, hvad der omtales som løsningsmodel 3, dog med modifikationer således at bedre og strengere håndhævelse følges af forbedrede rettigheder.

Vi anerkender, at nogle af de ændringsforslag, der stilles, indebærer en udvidelse af passagerrettighederne, f.eks. om forenklingen af retten til forplejning,



forsinkelser på forpladsen og fri adgang til at klage til sit klageorgan i hjemlandet. Der er dog nogle grundlæggende forslag til ændringer, som efter Forbrugerrådets opfattelse vil være ødelæggende for den tillid, der bør være til flyselskaberne. På væsentlige punkter indebærer forslaget således en forringelse af de grundlæggende rettigheder opnået efter den nugældende forordning.

Det vigtigste må være at sikre, at passagerne kan have tillid til at flyselskaberne overholder indgåede aftaler, således at passagerne kan nå til deres bestemmelsessted i tide. Sker dette ikke eller opstår der situationer som forsinker eller forstyrrer rejsen, skal den rejsende kunne have fuldstændig tillid til, at flyselskabet tager hånd om passageren. Det betyder, at flyselskabet hurtigst muligt skal sørge for at ombooke for at få passageren frem i tide og samtidig i visse tilfælde kompensere for den tabte tid. Der bør således ikke være mulighed for, at flyselskaberne kan have en interesse i at enten aflyse, forsinke eller foretage tidsændringer til deres fordel, og såfremt dette sker, bør flyselskaberne give passageren kompensation.

Vi skal her pege på, at rettighederne bør være så enkle og overskuelige som muligt, og det skal være let som passager at anvende dem og endelig få dem gennemført over for flyselskabet. Vi er enige med Kommissionen i, at luftfartselskaberne ofte har undladt at opfylde de rettigheder, som passagerer har efter forordningen, og at reglerne bør sikres ensartet fortolkning og at effektiv håndhævelse skal fremmes. Lette regler og en ensartet fortolkning og håndhævelse vil tillige sikre bedre konkurrencevilkår i branchen. Reglerne bør derfor sikres en vis automatisering, således at det ikke længere er op til flyselskaberne at skønne hvornår de ønsker at efterleve reglerne. Sker denne forenkling vil der tillige kunne spares markant på de administrative omkostninger ved behandling af kundeklager, udbetalinger, fortolkningstvivil mv. hos flyselskaberne.

Forbrugerrådet skal blandt andet pege på, at forskellige kilometer, tidsangivelser og hændelser i dag giver en flerhed af forskellige rettigheder. Én enkel og simpel tids- og kilometerangivelse vil forbedre forståelsen betragteligt og gøre det væsentligt nemmere for passagerne, at gøre deres krav gældende overfor flyselskabet.

På baggrund af ovenstående skal Forbrugerrådet uddybende komme med følgende bemærkninger til de overordnede forslag til ændringer.

Definition på ”usædvanlige omstændigheder”

Særligt reglerne om manglende betaling af kompensation med henvisning til usædvanlige omstændigheder, og selve begrebet ”usædvanlige omstændigheder” har voldt store problemer i dagligdagen for både forbrugere og flyselskaber. Vi opfatter usædvanlige omstændigheder som identisk med begrebet force majeure. Dette juridisk begreb er ikke præcist defineret, og en ikke-udtømmende opstilling af omstændigheder jf. forslagets bilag 1. giver ikke større klarhed eller gør det nemmere for forbrugerne at opnå deres ret til kompensation.



Force majeure/usædvanlige omstændigheder foreligger efter Forbrugerrådets opfattelse ikke under normale forekommende situationer. Således forekommer det rigtigt at f.eks. kun Askeskykriser findes under denne definition.

Forbrugerrådet mener bestemt ikke at tekniske problemer eller en skjult defekt som opdages udenfor rutinevedligeholdelsen, medfører at der er tale om usædvanlige omstændigheder. Vejrforhold som f.eks. sne eller is i de fleste lufthavne om vinteren kan heller ikke være usædvanlige omstændigheder. Således vil dagligdags/normale forekommende problemer mv., herunder tekniske som vejrmæssige, som nødvendigvis opstår som led i at være flyselskab, ikke være usædvanlige omstændigheder.

Forbrugerrådet skal foreslå, at det præciseres i bestemmelsen, at der skal være tale om decideret force majeure, førend selskabet kan undgå at udbetale kompensation. Samtidig kan det i en evt. liste bemærkes hvad der normalt anses for force majeure, f.eks. askeskyer, naturkatastrofer og terrorisme mv.

Forbrugerrådet mener, at det er helt nødvendigt at følgende af de i bilag 1 nævnte situationer helt bør fjernes fra listen: nr. ii, iv, v, vi og vii. Samtidig bør det præciseres, at naturligt forekommende situationer ikke er usædvanlige omstændigheder.

Retten til kompensation i tilfælde af lange forsinkelser

Forbrugerrådet anser det for positivt, at der gøres forsøg på at forenkle reglerne vedrørende kompensation ved lange forsinkelser iht. Sturgeon dommen og samtidig at der indføres en eksplicit ret til kompensation ved lange forsinkelser. Forbrugerrådet bemærker dog, at forslaget ikke anvender Sturgeon-dommens angivelse af en 3 timers grænse – for såvel rejser inden for som uden for fælleskabet – som afgørende for opnåelse af kompensation. 3 timers reglen er i øvrigt allerede almindelig kendt og udbredt blandt forbrugerne og en ændring heraf vil medføre endnu mere forvirring om retstillingen.

En enkelt tidsangivelse uden sammenhæng til evt. rejseafstande vil gøre reglen lettere at anvende i dagligdagen og Forbrugerrådet er ikke af den opfattelse, at en opretholdelse af 3 timer iht. Sturgeon dommen vil medføre flere aflysninger. Dette gælder særligt ikke når der samtidig gives en ubetinget ret til ombookning ved andre flyselskaber i tilfælde af aflysninger og forsinkelser.

Forbrugerrådet anser forslaget for en væsentlig forringelse og retten til kompensation efter 3 timer bør opretholdes. Dette skal særligt ses i lyset af at forbrugerne i dag er blevet vant til denne betegnelse og denne er blevet almindelig anerkendt og udbredt viden.

Retten til omlægning af rejsen

De nugældende regler giver passageren ret til omlægning/ombookning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til det endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed. Det er alene flyselskabernes fortolkning og nuvæ-



rende anvendelse af reglerne, der har medført at passagerne ikke omlægges/ombookes til andre selskabers fly ved førstgivne lejlighed.

Det er Forbrugerrådets opfattelse, at omlægning under sammenlignelige betingelser ved førstgivne lejlighed medfører, at flyselskaberne – når de skal tilbyde omlægning/ombookning – skal give mulighed for at flyve med andre selskabers fly ved førstgivne lejlighed, (sidstnævnte forstået som det første fly med ledige pladser, der flyver til den oprindelige aftalte destination). Så vidt Forbrugerrådet er bekendt med er det også gældende praksis i Danmark.

Forbrugerrådet anser det således for en væsentlig forringelse af gældende regler, at der ikke gives mulighed for omlægning ved førstgivne lejlighed ved et hvilket som helst selskab. Dette bør præciseres og opretholdes i forhold til nuværende forordning.

Sker dette ikke må det i det mindste fremgå, at ombookning skal ske til førstgivne lejlighed, eller et efter passagerens eget ønske til tidspunkt, efter de 12 timer.

Ikke-opnået tilslutningsforbindelse

Forbrugerrådet anser ændringsforslaget vedr. ikke opnået tilslutningsforbindelse for positivt, men mangler uddybning på i hvilke situationer det gælder. Særligt kan peges på, at det bør uddybes, hvilket selskab der har forpligtelsen til at hjælpe i tilfælde af codeshareflyvninger, f.eks. hvor købet er foretaget hos SAS men det er Lufthansa der foretager den tekniske flyvning.

Det er ikke nok at selskabet kun forpligtes i henhold til deres egne indgåede befordringskontrakter. Oplyser passageren, at det er vigtigt, at denne når frem til sit bestemmelsessted i henhold til aftalen på et givent tidspunkt til flyselskabet eller holder på, at flyselskabet skal honorere sin oprindelige aftale med passageren (f.eks. fordi de skal nå et bestilt tilslutningsfly eller krydstogt) bør dette selskab, særligt i disse tilfælde gøre alt for at få passageren frem i tide. Har selskabet ikke gjort alt hvad der stod i deres magt – f.eks. at ombooke til førstgivne lejlighed i henhold til artikel 8 jf. også foroven, bør selskabet forpligtes til at dække det eventuelle erstatningskøb eller andre tab som passageren måtte lide som resultat af forsinkelsen.

Forbrugerrådet bemærker, at en sådan praksis i øvrigt ses anerkendt ved det statslige Forbrugerklagenævn.

Ændret tidsplan.

Det er Forbrugerrådets vurdering, at det er meget ofte, at passagerne oplever at få ændret deres rejseplaner, i mange tilfælde også ganske væsentligt, og dette mere end to uger forud for afrejse. Ganske ofte sker dette en måned før afrejse og på et sådant tidspunkt, hvor passageren har svært ved, at omordne sig de ændrede rejsevilkår f.eks. fordi der allerede er booket og betalt hoteller, billette mv.



Forbrugerrådet mener, at ændringer i op til to måneder før afrejse bør give samme rettigheder som passagerer der rammes af forsinkelse. Samtidig bør det også være sådan, at væsentlige ændringer i forhold til den oprindelige aftale altid vil give passageren mulighed for refusion af den fulde købspris.

Delvist forbud mod ”no-show” -politik.

Forbrugerrådet anser det for positivt, at der endelig tages stilling til det urimelige i den såkaldte ”no-show” regel, men finder det uacceptabelt, at der ikke er tale om et fuldstændigt forbud. Passagerne har betalt for en fuld billet i henhold til aftalen med flyselskabet og dette gælder alle direkte som indirekte rejser og ben i rejsen. Forbrugerrådet skal tillige bemærke, at en sådan regel efter vores opfattelse efter dansk retspraksis ikke kan gøres gældende overfor passagererne. Forbrugerrådet anser det desuden slet ikke for et konkurrenceproblem, da et fuldstændigt forbud efter vores opfattelse ikke vil medføre begrænsninger i udbuddet af billigere indirekte flyvninger, tværtimod. Reglen må alene ses som en mulighed for selskabet til, til stadighed, at overbooke flyene og opnå dobbeltbetaling for sæderne.

Forbrugerrådet anser et sådan aftaleforhold for fuldstændig urimeligt og der bør indføres et fuldstændigt forbud mod ”no-show” reglen.

Retten til information.

Forbrugerrådet bemærker, at det præciseres at flyselskaberne har en eksplicit forpligtelse til at informere passagerne om deres rettigheder. Som reglerne er i dag skal flyselskaberne informere passagerne om deres rettigheder i hver enkelt situation. Dette sker som oftest ved at flyselskaberne eller dennes repræsentanter giver en kopi af forordningen eller en af den af Kommissionens udarbejdede pjece.

Dette sikrer desværre ikke at passageren forstår eller kan gøre sig bekendt med hvad der gælder præcis af regler for det som passageren er ude for i den konkrete situation. Selvom Forbrugerrådet er positiv over for at det foreslås at intensivere informationen til passagerne, så er dette ikke tilstrækkeligt.

Til trods for gældende regler er det nemlig begrænset, hvor meget flyselskaberne i dag har motivation til at informere som de bør efter forordningen. Flere undersøgelser som Forbrugerrådet har foretaget bekræfter dette.

Der er således brug for at sikre, at passagererne får korrekt information om deres rettigheder på det tidspunkt, hvor de har brug for den. Det bør således være sådan at flyselskabet selv eller via deres repræsentant i lufthavnen, giver en individuel forklaring og målrettet information til hver enkelt passagerer, som dette er tiltænkt efter forordningen, på tidspunktet for meddelelsen om eller ved forsinkelsen, aflysningen eller denied boarding. Sker dette ikke, bør selskabet mødes med sanktioner i form af mærkbare bøder.



Forbrugerrådet skal derfor foreslå, at det kommer til at fremgå tydeligt, at flyselskabet har en forpligtelse til at informere passagerer, der oplever en forsinkelse, aflysning eller denied boarding mv., om deres specifikke rettigheder i den specifikke situation og at evt. manglende efterlevelse vil medføre mærkbare sanktioner mod selskabet.

Sanktionering/håndhævelse og klagesystemet

I dag er det et stort problem at mange nationale klageorganer ikke håndhæver eller sanktionerer på en ordentlig måde. Dette kan være fordi de ikke fortolker ens i alle lande men også fordi de nationale organer i medlemsstaterne ikke er tildelt ordentlige kompetencer hertil (eller anvender de kompetencer de er blevet givet). I mange lande er der således ikke i forordningens otteårige levetid givet en eneste bøde eller anden sanktion for overtrædelse. Dertil kommer, at da selskaberne ikke er bundet af afgørelserne, er der mange selskaber, der vælger ikke at følge dem. Dette er i klar strid med forordningens regler herom i artikel 16.

Der bør derfor træffes foranstaltninger mod flyselskaber, der ikke efterlever forordningen og der skal være sanktioner, der er effektive og afskrækkende. Det økonomiske incitament skal sikre at flyselskaberne overholder reglerne. De nationale klageorganer, der er udpeget til at varetage denne opgave, bør gives mulighed for at give administrative bøder samtidig med, at det sikres at luftfartsselskaberne er bundet af klageorganernes afgørelse. På denne måde sikres også forbrugernes tillid til reglerne.

Forbrugerrådet er positivt indstillet over for en opsplitning af klagestrukturen således, at der oprettes et organ der sørger for håndhævelsen og et organ, der behandler klager fra passagerer. Forbrugerrådet ser det også for særligt positivt at forslaget lægger op til at passageren kan klage i sit hjemland eller et hvilket som helst klageorgan oprettet efter artikel 16a over en overtrædelse i en hvilken som helst lufthavn beliggende på en medlemsstats område. Forslaget vil efter Forbrugerrådets opfattelse betyde større fokus på efterlevelse af reglerne end tilfældet er i dag og give passagerne en væsentligt bedre klageadgang.

Forbrugerrådet skal, når det kommer til den danske gennemførelse af reglerne, pege på det umiddelbare fornuftige i at samle alle klager over rejser i et samlet rejseankenævn, således at et sådan nævn vil behandle alle klager vedrørende såvel pakkerejser som flyrejser. Dette vil væsentligt forenkle klagestrukturen og gøre det betydeligt lettere for passagerne. Samtidig vil det sikre en ensartet praksis og dermed også lige konkurrencevilkår på tværs af rejsebranchen. Forbrugerrådet skal pege på, at et sådant samlet klagenævn kunne overvejes at lægges i det allerede etablerede rejseankenævn under Rejsegarantifondsloven. Forbrugerrådet anser det for essentielt at forbrugernes uanset udformningen af klagenævnet har en plads i dette nævn.

Det bør også fremgå af reglerne, at de nationale klage- og håndhævelsesorganer offentliggør samtlige kendelser og afgørelser mod flyselskaberne, således at der skabes offentlighed om flyselskabernes efterlevelse af reglerne og kendskab til relevant praksis fra klageorganerne.



Forbrugerrådet mener det bør præciseres, at sanktioner og håndhævelsen skal skærpes med det nye forslag. Og dertil at det specifikt i national lovning som udmøntning fremgår, at der bør kunne gives administrative bøder af håndhævelsesmyndighederne samt at dette kan ske ved såvel enkeltovertrædelser som ved en flerhed af overtrædelser.

Begrænsning af omsorgsforpligtelsen.

Forbrugerrådet finder det uacceptabelt, at flyselskabernes ansvar i tilfælde af usædvanlige omstændigheder kan begrænses til 3 nætter af 100 euro pr. nat. Under askeskykrisen var passagerne strandet i mange dage og nætter og priserne for hoteller og alternative rejseformer steg markant i perioden. Forbrugerrådet frygter, at strandede passagerne i en lignende situation kommer til at stå helt uden mulighed for overnatningsmuligheder og forplejning, og i værste fald kan blive efterladt på gaden.

Usædvanlige omstændigheder som askeskyen sker forholdsvist sjældent og de daglige forsinkelser og aflysninger andrager normalt ikke i nærheden af de store omkostninger. Det er derfor særligt i disse usædvanlige situationer at passagerne er mest udsatte og har størst behov for hjælp.

Indførelsen af begrænsningen vil også betyde at flyselskaberne mister motivationen til at få passageren hjem så hurtigt som muligt. Forbrugerrådet bemærker dette, til trods for, at der også foreslås indført en ret til ombookning til andre fly efter 12 timer, da der ikke i forslaget er angivet om denne ret betyder ombookning ved førstgivne lejlighed. Forbrugerrådet skal tillige pege på, at det for passagerer der befinder sig i fjerne egne eller steder, hvor der kun er ganske få afgang, kan få uoverskuelige konsekvenser hvis der indføres en begrænsning.

Forbrugerrådet mener ikke at flyselskabernes ansvar skal begrænses men bør opretholdes som eksisterende.

Øvrige bemærkninger.

Et af hovedproblemerne under askeskykrisen var, at passagererne blev kastebold mellem de forskellige aktører under rejsen. Havde den rejsende f.eks. købt en pakkerejse, blev denne (af danske arrangører i hvert fald) hjulpet af arrangøren og der blev draget omsorg for den rejsende. Havde den rejsende købt direkte hos flyselskabet blev denne hjulpet i et vist omfang af det pågældende selskab, selvom der i visse tilfælde var problemer ved codeshare.

Havde den rejsende derimod købt en såkaldt flight-only af en rejseformidler, blev denne kastebold mellem flyselskab og formidler, hvor ingen påtog sig det direkte ansvar.

Et andet problem, som også blev tydeligt under askeskykrisen, var ved situationer hvor forordningen giver forbrugeren et valg, f.eks. mellem refusion og omlægning af rejsen jf. artikel 8. Realiteten er i dag at dette sjældent bliver efterle-



vet af flyselskaberne, og forbrugeren får som oftest kun muligheden for refusion.

Et tredje af erfaringerne herunder også fra askeskykrisen var mellemkomsten af gebyrer/afgifter for efterlevelse af forordningen. Her tilpligtes passagererne, at betale et gebyr på 2 euro for at flyselskabet vil efterleve reglerne.

Forbrugerrådet skal derfor stærkt opfordre til, at reglerne tilrettelægges således,

- a. At den juridiske og økonomiske byrde påhviler flyselskabet, men at det er den direkte aftalepart, f.eks. pakkerejsearrangøren eller formidleren, som den rejsende kan holde sig til. Således bør den rejsende kunne rejse sit krav overfor rejseformidleren eller arrangøren og få sin kompensation mv. herfra. Arrangøren eller formidleren må så derefter rette sit krav/få løst det økonomiske mellemværende med flyselskabet.
- b. At hvor der er et frit valg for passageren i forordningen, at det understreges at det er et valg som **passageren** har.
- c. At der ikke bør være mulighed for at opkræve gebyrer eller afgifter for efterlevelse af reglerne.

Forbrugerrådet har i øvrigt ikke hermed taget endelig stilling til de konkrete udformninger af artikelforslagene, men står gerne til rådighed i forhold til ideer og formuleringer af ovenstående hovedbetragtninger.”

Rejsearrangører i Danmark

Indledende betragtninger

Som brancheforening for charterbranchen arbejder vi for lige og rimelige konkurrencevilkår for branchens aktører. Et vigtigt element heri er, at de rammebetingelser og grundvilkår, som skal udgøre den juridiske ramme om arrangørerne virke, er klare, entydige og velafbalancerede.

Det er afgørende, at reglerne skaber klarhed og forståelse hos både branchen og forbrugerne om reglernes anvendelsesområde og udstrækning. Forskelligheden i fortolkningen og administrationen af den nuværende forordning i de respektive medlemsstater afspejler tydeligt behovet for en ændring af den nuværende forordning.

I et senere afsnit vil vi kommentere udvalgte ændringsforslag. Nedenfor vil vi dog først beskrive en udfordring, som hidtil ikke har været gjort til genstand for større opmærksomhed og interesse.

Et uhensigtsmæssigt anvendelsesområde

Klarhed og præcisering er godt. Desværre skaber formuleringen af artikel 3 stk. 6 en betydelig usikkerhed i forhold til afgrænsningen i forhold til pakkerejsedirektivet (90/314/EEC) – både for forbrugere og for branchen.



Det fremgår således, at forordningen også skal finde anvendelse for passagerer på en pakkerejse, men samtidig ikke skal begrænse passagerens rettigheder i forhold til pakkerejsedirektivet, som i Danmark udgøres af lov om pakkerejser.

Der er en række implikationer ved denne angivelse af forordningens anvendelsesområde:

1. Der er tale om to delvis parallelle, delvis konfliktende retssystemer, fordi de i den foreslåede formulering begge omfatter en ferierejsende på en pakkerejse. Pakkerejsedirektivet anlægger et pakkerejseperspektiv på retsforholdet, mens forordningen anlægger et luftfartsperspektiv på retsforholdet.

Problemet er imidlertid, at hvis man køber en flybillet hos et flyselskab, er flyselskabet kundens direkte aftalepart, og eventuel indsigelser og krav skal gøres gældende over for denne. Det er i sådanne forhold også flyselskabet, som har informationspligten over for kunden, jf. forordningen.

Hvis kunden derimod har købt en pakkerejse hos en rejsearrangør, er arrangøren, og kun arrangøren, kundens aftalepart. Og eventuelle indsigelser og krav skal gøres gældende over for arrangøren. Det er i sådanne tilfælde også rejsearrangøren, som har informationspligten over for kunden, jf. pakkerejsedirektivet/pakkerejseloven.

Flyselskabet er i sidstnævnte tilfælde alene at betragte som en underleverandør på lige fod med hotellet, det lokale busselskab m.v.

2. Som det fremgår ovenfor, er den pakkerejsende således allerede beskyttet af EU-direktivet og nationalt af pakkerejseloven. I den forbindelse bemærkes, at forbrugeren på en pakkerejse på flere områder har en bedre retsstilling efter pakkerejseloven end i medfør af forordningen. Eksempelvis er der i pakkerejseloven et objektivt ansvar for forkortning af rejsen. Dvs. forbrugeren er berettiget til kompensation ved f.eks. en længere forsinkelse på udrejsen, uanset om forsinkelsen skyldes ekstraordinære omstændigheder.

For de pakkerejsendes vedkommende er der således ikke et ureguleret beskyttelsesbehov. De er allerede omfattet af både EU og national lovgivning. Så hvorfor dobbelt regulere?

3. Med til billedet hører også, at brugerne af en ren flybillet og af en feriepakkerejse ofte har vidt forskellige behov. Hvis man skal flyve til Bruxelles for at deltage i et møde kl. 10, kan eks. 5 timers forsinkelse være helt afgørende i forhold til, om hele formålet med rejsen dermed forspildes. Her skal hammeren falde.

Hvis man derimod skal på ferie på Mallorca i 2 uger og bliver 5 timer forsinket, er det da irriterende, men det spiller en mindre rolle i den større sammenhæng. Og kompensationsstørrelser, som dem der er i den nuværende forordning eller som der lægges op til i forslaget, er helt disproportionalle i forhold til den pågældende hændelse.

4. I forslaget til revision af forordningen lægges op til en bedre håndhævelse af forordningens bestemmelser. Igen med henblik på at tilvejebringe større ensartethed og overskuelighed for forbrugerne. Hvis man paralleliserer de to retssy-



stemer - pakkerejseloven og forordningen - skabes der også i håndhævelsesmæssig forstand nogle store uhensigtsmæssigheder. Det bliver nemt uoverskueligt, grænsende til kaotisk. Nogle vil sikkert fristes til at bruge udtrykket absurd.

Lad mig belyse synspunktet med et par eksempler:

Eksempel 1:

Hvis en pakkerejsende har en betydelig forsinkelse på udrejsen og efter hjemkomst klager til rejsearrangøren, sender denne formentlig klagen til høring i luftfartsselskabet. Hvis luftfartselskabet bestrider forsinkelsen, vil arrangøren muligvis afvise klagen over for den rejsende. Denne har herefter mulighed for at indbringe klagen til Pakkerejse-Ankenævnet.

Under sagsbehandlingen i nævnet finder kunden ud af, at man måske kan gøre et krav gældende over for flyselskabet direkte. Hvis dette siden bliver afvist af flyselskabet, kan sagen indbringes for Trafikstyrelsen.

Konsekvensen er, at den ene aktuelle forsinkelse skaber parallel sagsbehandling hos både arrangør og flyselskabet og både i Pakkerejse-Ankenævnet og hos Trafikstyrelsen. Det grosteske er, at under sagsbehandlingen i Trafikstyrelsen betragtes sagen som et mellemværende mellem kunde og flyselskab, ikke som et forhold til pakkerejsearrangøren, som ellers er kundens eneste, direkte og fuldt hæftende aftale- og kontraktpart.

Hertil kommer, at den skitserede situation medfører helt urimelige og unødige sagsbehandlings- og administrationsomkostninger. Og endelig er der en risiko for at kunden, hvis klagen findes berettiget, får kompensation to gange for samme forsinkelse.

Eksempel 2:

En pakkerejsende oplever en forsinkelse på f.eks. 6 timer på udrejsen. Den pågældende indbringer sagen for flyselskabet under henvisning til forordningen. Da forsinkelsen i dette tilfælde skyldes ekstraordinære omstændigheder, afvises sagen med rette. Der er ikke grundlag for kompensation.

Herefter går kunden til pakkerejsearrangøren, som har et objektivt ansvar i medfør af pakkerejse-loven. Her kræver og får kunden muligvis kompensation uagtet, at forsinkelsen i den special-lovgivning, som regulerer flyforsinkelser (forordningen), og hvor praksis er præciseret i flere domme fra EU-domstolen, statuerer, at der ikke er grundlag for kompensation.

Eksempler taler for sig selv. Var der nogen, som sagde rets-usikkerhed?

Jeg håber, ovenstående betragtninger og eksempler tydeliggør behovet for at præcisere, at pakkerejseloven gælder for pakkerejser, og forordningen kun gælder for rene flybilletter.

Afslutningsvis kan det anføres, at såfremt EU havde ønsket præciseringer af forsinkelser på pakkerejseområdet, havde det været nærliggende at få det med i den igangværende revision af pakkerejsedirektivet. Men det er det ikke.



Angiveligt ud fra et synspunkt om, at de pakkerejsende allerede i dag er tilstrækkeligt beskyttet af de nationale pakkerejselove, og at et yderligere og mere udtalt beskyttelsesbehov ikke skønnes relevant.

Øvrige kommentarer til forslaget

Nedenfor følger vores synspunkter til udvalget ændringsforslag til forordningen:

Art. 4.4. Om udnyttelse af no-show på hjemrejsen. Bestemmelsen kan i praksis ikke administreres på et stort antal destinationer, idet luftfartsmyndighederne i en række lande ikke tillader hjemrejse på charterflyvninger, hvis ikke udrejsende har fundet sted med samme selskab/billet. Det gælder eksempelvis Thailand, Tyrkiet, Egypten, Marokko og Gambia.

Art. 6A om tilslutningsfly. Intentionen er god, men praktikken kan være uhenigtsmæssig. Bestemmelsen kan medføre mindre codesharing mellem selskaberne, og således et mindre udbud af ruter, samt længere ventetider i lufthavnene mellem flyskift.

Det er også vigtigt at få præciseret, hvad der er et tilslutningsfly. Hvis f.eks. passagererne selv booker flere flystrækninger på nettet, kender flyselskabernes ikke altid tidsrammen for den samlede befordringsaftale, som passageren selv konstruerer.

Art 16A indeholder nye informationskrav. Men det er krav, som er pålagt flyselskabet, mens arrangøren, som anført ovenfor, har informationspligt i medfør af pakkerejseloven. Hvem bærer ansvaret for informationen og for at kunden får denne? Hvordan skal det i praksis administreres?

Endelig finder vi de anførte kompensationssummer for høje. Navnlig i en tid med behård konkurrence vil de i mange tilfælde overstige prisen på hele flyrejsen. Dvs. at man kan få mere i kompensation for en forringelse af flyrejsen, end man har betalt for denne. Det strider imod almindelige forsikringsprincipper, hvis man kan tjene på forsinkelser eller andre mangler ved et købt produkt eller ydelse.

Afsluttende bemærkninger

Som indledningsvist anført bakker vi op om alle sådanne lovinitiativer - EU-mæssigt såvel som nationalt - der skal tydeliggøre passagerrettighederne, forudsat at disse er velafbalancerede og giver branchen mulighed for fortsat at kunne virke og udvikle sig i behård konkurrence, hvor efterspørgslen og priserne i de senere år har været under særdeles stort pres.

Vi håber imidlertid på, at Ministeren – og Europaudvalget - har forståelse for vores synspunkter. I særlig grad omkring behovet for juridisk at sondre mellem pakkerejser og flyrejser. Samtidig vil vi gerne tilsige Ministeren og Europaudvalget vores aktive og konstruktive medvirken under det videre arbejde med ændring af forordning 261/2004.



9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget blev præsenteret af Kommissionen i Rådets Transportarbejdsgruppe den 19. juni 2013. Efterfølgende har forslaget været substansbehandlet på en række møder i Rådets luftfartsarbejdsgruppe. Forhandlingerne fortsætter under det litauiske formandskab.

Forslaget påkalder sig stor interesse blandt medlemslandene og har overordnet set fået en positiv modtagelse.

Følgende kan fremhæves fra forhandlingerne:

- Visse medlemslande har udtrykt ønske om, at forslagets anvendelsesområde udvides til at omfatte tredjelandsselskabers landinger i EU-lufthavne.
- Visse medlemslande har udtrykt modstand overfor at lade forslaget omfatte passagerrettigheder indenfor andre transportformer, såfremt disse transportformer er en del af samme rejse.
- Visse medlemslande har udtrykt ønske om, at størrelsen på kompensation gøres proportional med billetprisens størrelse.
- Visse medlemslande har tilkendegivet, at forslagets bestemmelser om kompensation ved ikke-opnået forbindelsesfly kan være problematisk i visse henseender.
- Et større medlemsland har udtrykt ønske om at give de nationale håndhævelsesorganer større beføjelser.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder det afgørende at indrette reglerne for flypassagerernes rettigheder på en måde, så der både tages hensyn til at sikre passagerernes rettigheder på den ene side og til luftfartsindustriens omkostninger på den anden side. I denne afvejning er det afgørende at hensynet til flyvesikkerheden ikke sættes over styr.

Erfaringerne fra askeskyen i maj 2010, hvor den europæiske luftfartsindustri var hårdt ramt af lukningen af lufrummet, er et eksempel på en situation hvor reglerne ikke virkede efter hensigten. Samtidig står det også klart, at passagererne har haft vanskeligheder med at gøre deres krav om kompensation gældende overfor flyselskaberne, og at de nationale håndhævelsesorganer ikke har administreret reglerne ens i hele EU. Regeringen støtter derfor Kommissionens forslag, der søger at balancere disse hensyn.

Regeringen støtter ligeledes forordningsforslagets overordnede formål om at sikre en mere ensartet administration medlemsstaterne imellem og derved håndhæve passagerrettighederne for luftfarten ens i EU's medlemsstater. Regeringen er enig i, at dette kan opnås ved bl.a. at gøre reglerne klarere og enklere.

Regeringen støtter derfor også, at der i forslaget søges at tydeliggøre en række centrale principper som f.eks. 'ekstraordinære omstændigheder', som har givet anledning til mange tvister mellem luftfartsselskaberne og passagererne.



Et væsentligt element i denne balancegang er, efter regeringens opfattelse, at omkostningerne for luftfartsindustrien ikke medfører, at luftfartsselskaberne agerer på en sådan måde, at flysikkerheden bliver forringet.

Regeringen støtter derfor Kommissionens definition af usædvanlige omstændigheder, f.eks. hvor det i bilag 1 er angivet, at tekniske problemer, som ikke er en del af luftfartøjets normale drift, kan anses som usædvanlige omstændigheder. Herved får luftfartsselskabet ikke et incitament til at foretage flyvningen på trods af tekniske fejl for at undgå kompensation ved forsinkelser eller aflysninger.

Regeringen noterer sig, at erfaringerne fra askeskyen i 2010 er taget med i forslaget. Som reglerne er i dag, skal luftfartsselskaberne betale for hotelindkvartering af passagererne på ubestemt tid. Forslaget begrænser det til 3 dage, og dermed sikres balancen mellem forbrugerrettigheder og hensyn til luftfartsselskaberne.

Regeringen støtter ligeledes Kommissionens forslag om, at forsinkelsen skal være på mindst 5 timer, før den udløser kompensation især under hensynstagen til den finansielle indvirkning for flytransportsektoren og den generelle økonomiske afmatning i luftfartsbranchen.

Kommissionens forordningsforslag angiver, at ved en ikke opnået tilslutningsforbindelse, er det det luftfartsselskab, der var årsag til forsinkelsen, der skal yde kompensation for hele rejsen, hvor tilslutningsflyene er en del af en enkelt befordringskontrakt. Regeringen kan tilslutte sig dette forslag, da det pågældende luftfartsselskab i så fald har forpligtet sig til og er bekendt med den planlagte flyforbindelse, samt da luftfartsselskaberne stadig har ret til at dele omkostningerne indbyrdes.

Regeringen finder det tilmed ønskeligt, at de nationale håndhævelsesorganer får mulighed for at træffe afgørelser i klagesager vedrørende eventuel kompensation til passagerer ved et luftfartsselskabs forsinkelse eller aflysning. Efter de nugældende regler og i det foreliggende forslag kan de nationale håndhævelsesorganer udelukkende afgive en udtalelse, som klageren selv skal indbringe for domstolene, hvis luftfartsselskabet ikke følger udtalelsen.

Regeringen finder det i den forbindelse ligeledes ønskeligt, at de nationale håndhævelsesorganer kan træffe passende foranstaltninger over for luftfartsselskaber, som ikke følger håndhævelsesorganets afgørelser, herunder at indbringe luftfartsselskabet for domstolene samt – ved gentagne tilsidesættelser af håndhævelsesorganets afgørelser – at fratage luftfartsselskaber landingstilladelser eller lignende.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet d. 10. juni 2013 til forhandlingsoplæg. Europaudvalget har modtaget grund- og nærhedsnotat d. 17. april 2013.



Dagsordenspunkt 2: Forslag til ændring af Rådets forordning (EF) 219/2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) for så vidt angår en forlængelse af fællesforetagendet indtil 2024

KOM (2013) 503

Nyt notat

1. Resumé

SESAR fællesforetagendet blev oprettet i 2007, og er overordnet beskrevet den teknologiske del af politikken for det fælles europæiske luftrum (Single European Sky).

SESAR fællesforetagendet blev oprettet med henblik på at samle forsknings- og udviklingskræfter i EU for at udvikle en ny generation af europæisk lufttrafikstyringssystem, som skal muliggøre en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten. SESAR fællesforetagendet og lufttrafikstyringssystemet er således vigtige elementer i udviklingen og implementeringen af Single European Sky.

I 2007 blev det fastsat, at fællesforetagendet skulle ophøre med at eksistere den 31. december 2016. Fællesforetagendet har dog endnu ikke fuldt ud færdiggjort dets arbejde, og Kommissionen vil derfor med dette forslag forlænge fællesforetagendets løbetid indtil 2024.

Det litauiske formandskab har som målsætning at opnå rådsafgørelse på forslaget på rådsmødet den 10. oktober 2013.

Forslaget forelægges den 4. oktober 2013 for Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg.

2. Baggrund

Fællesforetagendet for forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum (SESAR fællesforetagendet) blev etableret i 2007 som et offentligt/privat partnerskab, det skulle sikre gennemførelsen af den teknologiske del i politikken for det fælles europæiske luftrum (SES) og skulle dermed varetage forsknings- og innovationsaktiviteterne i SESAR-projektets udviklingsfase. Det vil sige, at fællesforetagendet skulle stå for gennemførelsen og opretholdelsen af den europæiske ATM-masterplan.

Med forordning (EF) 219/2007 blev det vedtaget, at fællesforetagendet var et midlertidigt organ, der skulle ophøre med at eksistere den 31. december 2016, da fællesforetagendes udviklingsfase var afgrænset til den periode, der var omfattet af de finansielle overslag for 2007-2013.

Det er ifølge Kommissionens forslag nødvendigt, at fællesforetagendet fortsætter forskningen og innovationen inden for luftfartsstyring (ATM) efter 2016 for



at opfylde de definerede præstationsmål. Dette forslag skal derfor forlænge fællesforetagendets løbetid ud over 2016 for at sikre en kontinuitet i forskningen. Den flerårige finansiering af de nye aktiviteter, der er fremhævet i ATM-masterplanen fra 2014-2020 under Unionens nye finansielle ramme, udgør en del af Horizon 2020.

Kommissionen fremsatte den 10. juli 2013 forslag til ændring af forordning (EF) 219/2007. Forslaget er fremsat under henvisning til artikel 187 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) og skal vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure og høring af Det Økonomiske og Sociale Udvalg efter de i TEUF artikel 183, 184 og 185, jf. TEUF artikel 188, omhandlede bestemmelser. Forslaget forelå i dansk sprogversion den 19. juli 2013.

3. Formål og indhold

Hovedformålet med Kommissions forslag er at forlænge fællesforetagendets løbetid til 31. december 2024 for at opnå de fastsatte mål i ATM-masterplanen.

Forslaget ændrer i forordning (EF) nr. 219/2007 ved

- at forlænge fællesforetagendets løbetid frem til 31. december 2024
- at lade henvisninger til Rådets godkendelse af ATM-masterplanen og til forelæggelse af planen for Europa-Parlamentet udgå, da dette allerede har fundet sted
- udtrykkeligt at give fællesforetagendet ret til at yde tilskud til sine medlemmer og andre deltagere i overensstemmelse med reglerne for deltagelse i Horizon2020
- at fjerne begrænsningen på 8 år for midlertidigt ansattes og kontraktansattes ansættelseskontrakter, samt ophævelse af begrænsningen af ansættelseskontrakter til en fastsat periode. Det fastholdes, at ansættelsesperioden ikke kan overstige fællesforetagendets løbetid
- at tilføje beløbsstørrelsen på EU's nye bidrag på op til 600 mio. EUR (inklusive EFTA's bidrag) for den finansielle ramme for 2014-2020 under Horizon2020

Der er indsat tre overgangsbestemmelser i forslagets artikel 2-4. Disse vedrører

- den administrerende direktørs mandatperiode, der herefter udløber senest den 31. december 2016
- medlemskab af fællesforetagendet, hvorefter medlemskab for medlemmer, der ikke bidrager til omkostningerne, ophører senest den 31. december 2016
- aktiviteter, der finansieres inden for Unionens finansielle ramme for 2007-2013, som herefter skal være afsluttet senest den 31. december 2016



Herudover ændres følgende i forordningens bilag vedrørende fællesforetagendets vedtægter:

Side 33/113

- Det tydeliggøres, at fællesforetagendet kan give tilskud til gennemførelsen af ATM-masterplanen i overensstemmelse med reglerne for deltagelse i Horizon2020, og proceduren for tildelingen præciseres.
- Antallet af obligatoriske bestyrelsesmøder ændres fra 4 gange årligt til 3 gange.
- Den administrerende direktørs mandatperiode ændres fra 3 år til 5 år med mulighed for forlængelse én gang.
- Der indsættes en henvisning til den finansielle ramme for 2014-2020.

Forordningen er endvidere blevet tilpasset Lissabontraktatens artikel 291 om gennemførelsesretsakter. Således vedtager Kommissionen den holdning, som Unionen skal indtage i fællesforetagendets bestyrelse med hensyn til afgørelser om væsentlige ændringer af ATM-masterplanen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlaments holdning foreligger ikke endnu.

5. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Forslaget vil ved dets ikrafttræden have umiddelbar retsvirkning i Danmark, således som det gælder for den nugældende forordning (EF) nr. 219/2007. Forslaget kræver i den foreliggende form ikke lovændring.

7. Konsekvenser

Kommissionen har foreslået, at der afsættes et beløb på op til 600 mio. EUR (ca. 4.5 mia. DKR) på den flerårige finansielle budgetramme i Unionens budget for perioden 1. januar 2014 til den 31. december 2020.

Der foreslås hermed en øvre grænse for hvor meget, der må tilføres SESAR Joint undertaking, men det endelige beløb vil være genstand for de årlige budgetforhandlinger mellem Budgetmyndigheden (Rådet og Europa-Parlamentet) og Kommissionen. Det foreslåede beløb på 600 mio. EUR ligger på niveau med hvad, der tidligere er blevet tilført projektet.



Det årlige danske bidrag til EU udgør ca. 2 % af EU-budgettet. Hvis fællesforetagendet får tilført 600 mio. EUR, som foreslået af Kommissionen, vil det svare til et dansk bidrag på ca. 12. mia. EUR (ca. 90 mia. DKR) over perioden.

Det bemærkes at, Kommissionen og Eurocontrol årligt har bidraget/forventes at bidrage med 100 mio. euro hver i perioden 2007-2015. Det danske bidrag til Eurocontrol udgør knap 1,5 % af de samlede bidrag til Eurocontrol. Det fremgår af Kommissionens forslag, at Eurocontrol ikke forventes at bidrage til fællesforetagendet efter denne periode.

På lang sigt vurderes de samfundsøkonomiske konsekvenser af SESAR projektet at være positive. Et af formålene med SESAR-projektet er at sikre en koordineret udvikling af lufttrafikstyringssystemer i Europa - blandt andet med henblik på at tage et proaktivt skridt for at bryde tendensen til stadigt stigende omkostninger til lufttrafikstyring i Europa.

Kommissionen har fået gennemført en omfattende cost-benefit analyse af SESAR-projektet og anslår i den forbindelse, at projektets nutidsværdi er mere end 20 mia. euro. De største samfundsøkonomiske gevinster opstår som følge af blandt andet øget produktivitet i lufttrafikstyringen og mere direkte flyvninger. Ifølge Kommissionen vil SESAR-projektet, særlig ved udnyttelse af mulighederne i GALILEO-programmet (satellit radionavigation), medføre mere direkte flyruter og dermed mindre forbrug af brændstof, hvilket vil betyde en reduktion i udslippet af drivhusgasser på 4 - 6% pr. flyvning. Kommissionen anfører endvidere, at dette sammen med de nye start- og landingssystemer vil optimere flyveruterne omkring lufthavnene, hvilket vil forbedre forholdene for befolkningen omkring lufthavnene.

Det bemærkes endvidere, at forlængelsen af fællesforetagendet ikke har nogen betydning for forsvaret.

8. Høring

Forslaget blev sendt i høring den 17. juli 2013 i EU Specialudvalget for Transport. Høringsfristen var den 14. august 2013. Der er indkommet følgende høringssvar:

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) og Dansk Industri Transport (DI Transport)

”BDL takker for muligheden for at afgive kommentarer til Kommissionens forslag. Kommissionen foreslår med forslaget, at bemyndigelsen til SESAR Joint Undertaking (SJU) forlænges til 2024.

BDL finder det af stor vigtighed for luftfarten, at det fælleseuropæiske luftrum (SES) etableres uden forsinkelser. Udvikling og implementering af det teknologiske ben, SESAR, er en helt afgørende faktor i opfyldelsen af dette. Vi forstår Kommissionens forslag således, at forlængelsen er nødvendig for at holde mo-



mentum i det samlede udviklingsforløb. Vi kan på det grundlag tilslutte os Kommissionens forslag, men dog ikke uden forbehold.

Vores forbehold knytter sig til det forhold, at SES ikke udvikler sig som forudsat, men plages af gentagne forsinkelser. Af samme grund har Kommissionen for nylig fremsat forslag til accelerering af SES-processen (SES II+). Udover den tidsmæssige forlængelse på hele 8 år, indeholder nærværende forslag også (som vi forstår den ret ukonkrete argumentation) tilførsel af øgede midler til projektet. Vi har derfor stor bekymring for, om projektet omfattes af tilstrækkelig kontrol og styring. Vi anbefaler derfor, at der fra dansk side lægges vægt på specifikke krav til konkret fremdrift, og til prioritering af de mange projekter og initiativer, der iværksættes.

Flere interessenter påpeger, at man oplever stor lukkethed omkring specifikationer mm. fra SJU's side. Der synes således at være stort behov for langt større åbenhed om de konkrete beslutninger og aktiviteter i SESAR-udviklingen. Forslaget om forlængelse bør således give anledning til pres på Kommissionen for at sikre større offentlighed omkring SESAR-strategier og om SJU's aktiviteter.

BDL står naturligvis til rådighed i den videre proces. Bemærkningerne afgives også på vegne af DI Transport.”

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

“ES takker for muligheden for at deltage i emne høring om Europa-Kommissionens forslag COM (2013) 503 “Proposal for a Council Regulation amending Regulation (EC) No 219/2007 on the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR) as regards the extension of the Joint Undertaking until 2024”.

ES har noteret sig den store opbakning, som forslaget har blandt Kommissionens m.fl. medlemmer. ES noterer også, at der lægges op til streng kontrol med mål og midler. Denne kontrol er fundamental i et projekt, som både har klart definerede præstationsmål, men som også har mål, som bygger på forventelige udviklingsresultater og forhold, som teknologien i dag ikke har løsning på.”

Naviair

”Naviair støtter forlængelsen af Joint Undertaking ind til 2024 og har ingen bemærkninger til det fremsendte forslag eller dets enkeltstående bestemmelser.

Supplerende kan vi gøre opmærksom på, at Naviair som udgangspunkt støtter, at SESAR skal være en integreret del af ATM systemets udvikling. Naviair ønsker

- At SESAR skal være operationelt orienteret samt, at initiativer skal være baseret på solide business cases



- At ANSP'erne og deres kunder skal have indflydelse på arbejdet, da de bærer en betydelig forretningsmæssig risiko i forbindelse med nyudvikling
- At samarbejdet mellem myndighederne i de involverede stater skal indeholde koordinering af lovgivning og regelsæt på området
- At der ikke finder nogen duplikering af arbejde eller af eksisterende strukturer sted
- At finansieringen af SESAR er gennemsigtig og ikke har negativ indflydelse på ANSP'ernes økonomi, som skal dækkes af kunderne og ANSP'erne selv.
- At ANSP'erne bevarer ledelsesmæssig kontrol og beslutningskompetence for så vidt angår behovet for infrastruktur og tjenester
- At SJU må stå som garant for at integrere forskning, udvikling og implementering
- At SJU må sikre støtte fra alle ANSP'er under udviklingsfasen og videre frem
- At ANSP'erne bliver aktivt involveret i enhver opgradering af den Europæiske ATM Master Plan

At der kræves et intensivt samarbejde mellem myndighedsudøverne for at øvelsen kan lykkes og regional lovgivning ikke er i vejen herfor.”

Dansk Erhverv

”Af tidsmæssige årsager har det ikke været muligt at gennemgå forslaget i detaljer, men Dansk Erhverv støtter generelt tiltag, der styrker og effektiviserer europæisk luftfart.”

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har endnu ikke været behandlet i Rådet, og regeringen har ikke kendskab til, hvordan de øvrige medlemslande vil stille sig til forslaget.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter formålet med fællesforetagendet om at etablere en højtudviklet lufttrafikinfrastruktur i EU, som vil muliggøre en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten.

Regeringen er positiv over for en begrænset forlængelse af fællesforetagendets løbetid for derved at opnå en kontinuitet, der kan sikre, at fællesforetagendet kan afslutte det arbejde, som fællesforetagendet blev oprettet til. Regeringen kan dermed støtte en færdiggørelse af arbejdet i fællesforetagendet. Fællesforetagendet bør dog afsluttes inden for den finansielle ramme for 2014-2020.



Regeringen mener derfor, at fokus bør være på at afslutte aktiviteterne under SESAR Joint Undertaking, og derfor kan regeringen ikke tilslutte sig en forlængelse frem til 2024. Kommissionen har ikke frem-ført tilstrækkelige argumenter for, hvorfor der er behov for at fælles-foretagendet skal fortsætte helt frem til 2024. Regeringen mener, at en forlængelse af mandatet frem til 2024 kan skabe grundlag for, at fællesforetagendet bliver permanent.

Der bør samtidig ikke afsættes flere midler til projektet end der er foreslået i dette forslag.

I forbindelse med dette finder regeringen, at det kan overvejes, om man kan overlade dele af forskningen til branchen i stedet for at overlade det til fællesforetagendet, og om andre organer eksempelvis Eurocontrol kan stå for innovationen og udviklingen inden for ATM.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere være forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 3: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om jernbanesikkerhed (omarbejdning) (Sikkerhedsdirektivet)

KOM (2013) 31

Revideret notat

1. Resumé

Direktivforslaget omfatter forslag til indførelse af EU-sikkerhedscertifikater (single safety certificates) og til, at jernbaneagenturet bemyndiges til at udstede certifikaterne. Forslaget indebærer desuden, at muligheden for at udstede nationale regler reduceres yderligere, og at direktivets anvendelsesområde ændres, så det udtrykkeligt fremgår, at metro, sporvogne og andre letbanesystemer og andre adskilte net, hvor der kører passagertransport, ikke er omfattet af direktivet.

Omarbejdningen af sikkerhedsdirektivet er tæt forbundet med forslag til ændring af agenturforordningen KOM (2013) 27 og interoperabilitetsdirektivet KOM (2013) 30, der tilsammen udgør den tekniske søjle af 4. jernbanepakke.

Det litauiske formandskab har som målsætning at opnå generel indstilling på forslaget på rådsmødet den 10. oktober 2013.

Forslaget forelægges den 4. oktober 2013 for Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg.

2. Baggrund

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 30. januar 2013 og fremsendt til Rådet i dansk sprogversion den 6. februar 2013. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91.

Den foreslåede ændring af direktivet erstatter det gældende direktiv (2004/49/EF). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF artikel 294.

Kommissionen har fremlagt 4. jernbanepakke, som er baseret på Hvidbogen "Towards a competitive and resource efficient transport system" COM(2011)144. Hvidbogen pointerer, at udvikling af et effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem indebærer, at der etableres et fælles europæisk jernbaneområde, hvilket kræver afskaffelse af en række tekniske, administrative og juridiske hindringer, som stadig besværliggør adgangen til de nationale jernbanemarkeder.

3. Formål og indhold



Formålet med sikkerhedsdirektivet er at sikre, at jernbanesikkerheden i EU opretholdes, udvikles og forbedres, og at adgangen til markedet for jernbanetransportydelse forbedres.

Sikkerhedsdirektivet udgør en ramme med henblik på harmonisering af nationale sikkerhedsregler, sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, opgaver og roller for den nationale sikkerhedsmyndighed og den nationale undersøgelsesmyndighed.

De væsentligste forslag til ændringer i forhold til det gældende jernbanesikkerhedsdirektiv er:

- indførelse af EU-sikkerhedscertifikater (single safety certificates),
- udvidelse af agenturets bemyndigelse til bl.a. at udstede EU-sikkerhedscertifikater samt tilbagekalde og føre tilsyn med disse,
- yderligere reduktion af muligheden for at udstede nationale regler og
- ændring af direktivets anvendelsesområde.

EU-sikkerhedscertifikater og agenturets rolle

For at drive jernbanevirksomhed i EU skal virksomheden have et sikkerhedscertifikat.

I dag består et sikkerhedscertifikat af en a-del, som er sikkerhedsledelsessystemet, og en b-del, som er de nationale krav. Hvis en jernbanevirksomhed har fået udstedt et sikkerhedscertifikat (en a-del og en b-del) i en anden medlemsstat, skal virksomheden have udstedt en b-del i alle de medlemsstater, hvor virksomheden ønsker at drive jernbanevirksomhed.

Et EU-sikkerhedscertifikat vil betyde, at virksomhederne kan anvende et og samme sikkerhedscertifikat til kørsel i alle EU-lande.

Kommissionen ser indførelse af et EU-sikkerhedscertifikat som en naturlig følge af, at der i dag findes fælles EU-regler om fælles sikkerhedsmetoder for virksomhedsinterne tilsyn, vurdering af overholdelse af krav for opnåelse af certifikat/godkendelse, myndighedstilsyn og risikovurdering.

Kommissionen finder, at agenturet skal kunne udstede EU-sikkerhedscertifikater. EU-sikkerhedscertifikatet kan udstedes, når virksomheden kan dokumentere at have etableret et sikkerhedsledelsessystem.

Agenturet skal kunne udføre tilsyn og inspicere de certificerede virksomheder og kunne kræve relevant dokumentation udleveret.

Rollefordelingen mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder foreslås fastlagt aftalemæssigt eller ved andre arrangementer mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder.



Nationale regler

Kommissionen foreslår, at omfanget af nationale regler yderligere begrænses. Det skal ske ved, at Kommissionen skal høres inden nationale regler kan udstedes.

Udstedelse af retsakter

Forslaget indebærer, at retsakter vedrørende fælles sikkerhedsmetoder (såkaldte CSM'er), fælles sikkerhedsindikatorer (såkaldte CSI'er) og fælles sikkerhedsmål (såkaldte CST'er) fremover udstedes som delegerede retsakter.

Krav til sikkerhedsledelsessystemet, fælles krav med henblik på certificering af vedligeholdelsesenheder for alle køretøjer og fastlæggelse af det overordnede indhold af undersøgelsesrapporter foreslås fremover udstedt som implementerende retsakter.

Direktivets anvendelsesområde, definitioner og fordeling af ansvar

Direktivets anvendelsesområde ændres således, at det fremgår udtrykkeligt, at metro, sporvogne og andre letbanesystemer samt funktionsmæssigt adskilte net, som kun er beregnet til personbefordring i lokal-, by- og forstadsområder, ikke er omfattet af direktivet.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

Europa-Parlamentets Transportudvalg behandler sagen og har udpeget Michael Cramer (GFE/DE) som ordfører.

Europa-Parlamentets Transportudvalg forventer at stemme om deres betænkning den 26. november 2013 og derefter ventes betænkningen behandlet i plenarmøde den 26. februar 2014.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet. Dette begrundes med, at målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne, idet medlemsstaternes forskelligartede fortolkning af det fælleseuropæiske regelgrundlag bevirker, at nationale regler og forvaltning fortsat udgør en barriere for markedsadgang. Dette gælder både ved godkendelse af jernbanekøretøjer, der skal køre på tværs af landegrænserne, og når en virksomhed ønsker at drive jernbanevirksomhed i anden medlemsstat.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Forslaget har lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Direktivet (2004/49/EF) bliver ophævet i forbindelse med vedtagelse af det nye forslag.



Følgende danske regler på jernbanesikkerhedsområdet er gældende:

Side 41/113

- Lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010.
- Bekendtgørelse nr. 1293 af 23. november 2010 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet.
- Bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder.
- Bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Hvis direktivforslaget vedtages, skal disse regler tilpasses.

7. Konsekvenser

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere forslaget's konsekvenser, idet den endelige afgrænsning mellem den nationale sikkerhedsmyndigheds opgavevaretagelse og agenturets opgavevaretagelse ikke er klart defineret, herunder principperne for opkrævning af gebyrer.

En nærmere vurdering af forslaget's konsekvenser vil ske i takt med, at afgrænsningen mellem den nationale sikkerhedsmyndigheds opgavevaretagelse og agenturets opgavevaretagelse defineres nærmere.

8. Høring

Forslaget har været i høring den 7. februar 2013 i EU-specialudvalget for transport og hos en række øvrige aktører i jernbanebranchen, herunder Aarhus Letbane I/S, DNV KEMA, Lloyds, Aktins Danmark A/S, NIRAS, Siemens A/S og Jernbanenævnet med frist for høringsbidrag den 6. marts 2013.

Der er modtaget følgende høringssvar:

DSB:

”Ifølge artikel 14, stk. 6 og 14, stk. 7 skal der gennemføres en undersøgelse af, hvorvidt ordningen med certificering af værksteder, der varetager vedligehold af godsvogne, skal udvides til at omfatte alle køretøjer. Jf. DSB's kommentarer ovenfor under Bemærkninger til forslaget om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur COM (2013) 27 betragtning (21)/artikel 13 ser DSB ingen umiddelbar fordel i en sådan udvidelse af ordningen med certificering af værksteder.”

Dansk Industri:

”DI Transport takker for det fremsendte materiale vedrørende EU-Kommissionens forslag til 4. jernbanepakke, og muligheden for at afgive bemærkninger til de enkelte delforslag. I dette tilfælde COM(2013) 31, der omhandler forslag til omarbejdet direktiv (2004/49) om jernbanesikkerhed.

DI Transport kan tilslutte sig forslaget, idet det forudsættes, at ændringerne ikke medfører øgede omkostninger for jernbaneoperatørerne. Vi forudsætter



endvidere, at indførelsen af et EU-Sikkerhedscertifikat betyder, at krav om nationale certifikater bortfalder. Vi finder endvidere, at det bør overvejes, om direktivet også kan indeholde krav til etableringen af et fælles europæisk jernbanesprog.

Vi står naturligvis til rådighed for de videre drøftelser vedrørende 4. jernbaneløsning ”pakke”.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

I juli måned har Rådets landtransportarbejdsgruppe gennemført den første artikelgennemgang af forslaget og formandsskabet har ambition om at opnå en generel indstilling på rådsmødet den 10. oktober 2013.

Medlemsstaterne har indikeret bred støtte til intentionerne i forslaget, men særligt for så vidt angår bestemmelsen om EU sikkerhedscertifikater har medlemsstaterne forskellige holdninger til, at agenturet tildeles større bemyndigelse og ansvar, og at det ikke er samme myndighed, som udsteder sikkerhedscertifikatet og fører tilsyn med virksomhederne. Der er fortsat bekymring for, at den foreslåede arbejdsdeling mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder kan vise sig at blive utilsigtet bureaukratisk. Der tegner sig opbakning til en løsning, hvor jernbanevirksomheder, der ikke foretager grænseoverskridende trafik ikke skal rekvirere et EU-sikkerhedscertifikat udstedt af agenturet. De kan nøjes med at søge om et sikkerhedscertifikat hos de nationale sikkerhedsmyndigheder.

Derudover ventes der opbakning, til at gennemførelsesperioden ændres, så den bliver udvidet fra 2 til 5 år i forhold til Kommissionens oprindelige forslag.

Der ventes desuden opbakning til, at retsakterne vedr. de fælles sikkerhedsmetoder (CSM'er) og fælles sikkerhedsmål (CST'er) udstedes som gennemførelsesretsakter, hvorefter forslaget kun indeholder delregerede retsakter i forhold til de fælles sikkerhedsindikatorer (CSI'er).

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen lægger vægt på, at jernbanen i Danmark, drives så effektivt og gennemsigtigt som muligt, og at jernbanedriften i Danmark dokumenterbart bliver en af Europas mest effektive.

Det er i forlængelse heraf regeringens holdning, at det hidtidige system med a- og b-certifikater ikke er optimalt og giver uhensigtsmæssige snitflader mellem a- og b-delen. Danmark støtter derfor som udgangspunkt målet om et fælles EU-sikkerhedscertifikat.

Regeringen vil være særligt opmærksom på, at forslaget om yderligere bemyndigelse af ERA ikke skaber nye barrierer og bureaukrati.



Regeringen finder, at grænsefladen mellem agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders kompetencer bør defineres nærmere, herunder kan nævnes:

Side 43/113

- Agenturets kompetence til at udstede EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomhederne set i forhold til det arbejde, som de nationale sikkerhedsmyndigheder skal udføre i forbindelse hermed samt myndighedernes efterfølgende tilsyn med sikkerhedscertifikaterne.
- Finansiering af agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders opgaver.

Regeringen bemærker sig Kommissionens forslag om, at de fælles sikkerhedsmetoder, de fælles sikkerhedsindikatorer og de fælles sikkerhedsmål udstedes som delegerede retsakter. I den forbindelse er regeringen meget opmærksom på, at det følger af traktaten, at det alene er vedtagelsen af ikke-lovgivningsmæssige retsakter, der udbygger eller ændrer visse "ikke-væsentlige" bestemmelser i den lovgivningsmæssige retsakt, som kan delegeres til Kommissionen.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Hele 4. jernbanepakke har dog tidligere været nævnt til orientering den 1. marts 2013 i forbindelse med rådsmøde (TTE) den 11. marts 2013. Europaudvalget har modtaget grund- og nærhedsnotat den 6. marts og supplerende grund- og nærhedsnotat den 25. marts 2013.



Dagsordenspunkt 4: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) nr. 912/2010 om oprettelse af Det Europæiske GNSS-agentur

KOM(2013) 40

Revideret notat

1. Resumé

Formålet med den europæiske politik for satellitnavigationssystemer er at forsyne den Europæiske Union med to satellitsystemer (Egnos og Galileo), som begge omfatter satellitter og jordstationer.

Kommissionens forslag om at ændre Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 912/2010 afspejler den omstændighed, at GNSS-agenturet med Kommissionens forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 vil blive tildelt flere arbejdsopgaver, herunder især vedrørende driften af de to systemer. Der kan i den forbindelse opstå interessekonflikter mellem agenturets sikkerhedsgodkendelsesaktiviteter og dets øvrige aktiviteter. Ændringsforslaget skal derfor sikre, at agenturets sikkerhedsgodkendelsesaktiviteter fortsat er uafhængige af især driftsaktiviteterne.

Det litauiske formandskab har som målsætning at opnå generel indstilling på rådsmødet den 10. oktober 2013.

Forslaget forelægges den 4. oktober 2013 for Folketingets Europaudvalg til orientering.

2. Baggrund

Det er fastsat i Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 om den videre gennemførelse af de europæiske satellitbaserede navigationsprogrammer (Egnos og Galileo), at Kommissionen forvalter alle spørgsmål vedrørende sikkerheden for de to systemer.

Systemernes sikkerhed er imidlertid i sig selv genstand for en sikkerhedsgodkendelse, der består i at kontrollere systemernes overensstemmelse med sikkerhedskravene og sikre deres overholdelse af de relevante sikkerhedsforskrifter. Sikkerhedsgodkendelsen af de to satellitnavigationssystemer skal foretages uafhængigt, især i forhold til alle de parter, der er involveret i design, konstruktion og drift.

Efter forordning (EF) nr. 683/2008 og forordning (EU) nr. 912/2010 har Det Europæiske GNSS-agentur ansvaret for denne godkendelsesvirksomhed. Sidstnævnte fastsætter betingelserne for de sikkerhedsgodkendelser, der er tildelt agenturet og fastsætter især, at beslutninger vedrørende sikkerhedsgodkendel-



se træffes uafhængigt af Kommissionen og de parter, der er ansvarlige for gennemførelsen af programmerne.

Den omstændighed, at GNSS-agenturet skal forvalte driften af de to systemer efter 2013, medfører en risiko for interessekonflikter, da behovet for uafhængighed i forbindelse med beslutninger vedrørende sikkerhedsgodkendelse ikke er let foreneligt med den omstændighed, at disse beslutninger træffes i en organisation, der også har ansvar for driften.

For at sikre, at sikkerhedsgodkendelsesaktiviteterne bliver varetaget helt uafhængigt af de andre opgaver i agenturet, vedtog Rådet i juni 2012 en erklæring, hvori det blev tilkendegivet, at der senest den 1. januar 2014 bør gennemføres en effektiv strukturel opdeling af agenturets aktiviteter, samt at formanden for Komitéen for Sikkerhedsgodkendelse bør være den eneste i agenturet, der har ansvaret for sikkerhedsgodkendelsesaktiviteter.

På baggrund af dette har Kommissionen den 6. februar 2013 fremsat forslag til ændring af forordning (EU) nr. 912/2009. Forslaget er fremsat under henvisning til artikel 172 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde og skal vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure i Traktatens artikel 294. Forslaget forelå i dansk version den 7. februar 2013.

3. Formål og indhold

For at sikre uafhængigheden af systemgodkendelsesaktiviteterne og styrke adskillelsen mellem disse aktiviteter og andre aktiviteter i det Europæiske GNSS-agentur, indsættes hovedsageligt bestemmelser om en styrkelse af Komitéen for Sikkerhedsgodkendelse og dets formands beføjelser ved at anbringe dem på linje med beføjelserne hos henholdsvis Bestyrelsen og den Administrative Direktør.

Forslaget fastsætter, at:

- Komitéen for Sikkerhedsgodkendelse forbereder og godkender den del af agenturets arbejdsprogrammer, der er knyttet til sikkerhedsgodkendelse samt den del af årsrapporten om agenturets aktiviteter og fremtidsudsigter, der vedrører sikkerhedsgodkendelse af systemerne.
- Komitéen udøver disciplinærmyndighed over for sin formand.
- Formanden for Komitéen for Sikkerhedsgodkendelse tildeles en rolle i forbindelse med sikkerhedsgodkendelsesaktiviteter, der er sammenlignelig med den administrerende direktørs rolle i forbindelse med agenturets andre aktiviteter.



- Formanden forvalter sikkerhedsgodkendelsesaktiviteterne under ledelse af Komitéen for Sikkerhedsgodkendelse og sikrer gennemførelsen af den del af agenturets arbejdsprogrammer, der vedrører godkendelse.
- Parlamentet og Rådet kan anmode formanden om at aflægge beretning om sin embedsførelse og om at afgive en redegørelse over for disse institutioner.

Forslaget vil herudover indsætte ændringer, så forordningen bliver bragt i overensstemmelse med principperne i den fælles tilgang til de decentrale agenturer vedtaget af Parlamentet, Rådet og Kommissionen og godkendt af Kommissionen i juni 2012.

Forslaget fastsætter ændrede bestemmelser vedrørende:

- Bestyrelsens beslutningstagning
- Varighed af mandatperioden for medlemmerne af Bestyrelsen, Komitéen for Sikkerhedsgodkendelse og disses formænd
- Eksistensen af et flerårigt arbejdsprogram
- Bestyrelsens beføjelser i personale spørgsmål
- Evaluering og revision af reglementet
- Forebyggelse af interessekonflikter
- Behandling af følsomme, ikke-klassificerede oplysninger

Endelig vil forslaget ændret finansieringsoversigten knyttet til forordning (EU) nr. 912/2010 idet tildeling af arbejdsopgaver til GNSS-agenturet vedrørende driften af systemerne vil have stor indflydelse på agenturets personalebehov og dermed også dets fremtidige budget.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

Europa-Parlamentets Udvalg for Industri, Forskning og Energi (ITRE) behandler sagen og har udpeget Amalie Sartori (EPP/IT) som ordfører.

Europa-Parlamentets Udvalg for Industri, Forskning og Energi forventer at stemme om deres betænkning den 14. oktober 2014 og derefter ventes betænkningen behandlet i plenarmøde den 14. januar 2014.

5. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.



6. Gældende dansk ret

Forslaget vil ved dets ikrafttræden have umiddelbar retsvirkning i Danmark, således som det gælder for Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 og Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 912/2010.

7. Konsekvenser

En vedtagelse af forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslaget har ingen væsentlige statsfinansielle eller administrative konsekvenser udover et udvidet personalebehov i forbindelse med agenturets tildelte arbejdsopgaver såsom driften af de europæiske GNSS-systemer. De nødvendige beløb er allerede inkluderet i Kommissionens forslag for den kommende finansielle ramme for 2014-2020.

De øgede personaleudgifter finansieres ved en omfordeling af midlerne under GNSS-programmerne og opvejes delvist af en reduktion på 30 stillinger i Kommissionens personale i samme periode for 2014 til 2020.

Forslaget skønnes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser. Forslaget medfører ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet. En vedtagelse af forslaget berører ikke beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring hos medlemmer af EU-specialudvalget for transport den 18. februar med frist den 12. marts 2013.

Følgende høringssvar er modtaget:

Dansk Erhverv:

”Adgang til pålidelig satellitnavigation og kommunikation er helt central for erhvervslivet. Dansk Erhverv kan derfor støtte tanken om en uafhængig europæisk myndighed på området. I forhold til de alternativer, som opstilles i forslaget til forordningsændring, er Dansk Erhverv dog ikke på foreliggende grundlag i stand til at vurdere, hvorvidt den foreslåede løsningsmodel i fuldt omfang vil sikre uafhængigheden af sikkerhedsgodkendelsen.

Vi skal derfor udtrykke for umiddelbar enighed i grundlaget for forslaget men understrege et forbehold i forhold til den konkrete løsningsmodel.”

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES):

”Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker formuligheden for at deltage i emne høring. ES har ingen bemærkninger til forslaget.”

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget blev præsenteret på Rådets arbejdsgruppemøde den 15. april 2013, hvor en række lande lagde vægt på at tydeliggøre adskillelsen mellem GNSS-



agenturets administration af programmerne og sikkerhedsakkrediteringen, som også vil være placeret i agenturet, for at undgå eventuelle interessekonflikter.

Side 48/113

Desuden lagde en række lande vægt på at sørge for et tæt samarbejde mellem GNSS-agenturet og Det Europæiske Rumagentur, ESA.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder det væsentligt, at uafhængigheden af sikkerhedsgodkendelsesaktiviteter sikres ved en styrket adskillelse af disse og agenturets øvrige aktiviteter, så der ikke opstår interessekonflikter i agenturet, når GNSS-agenturet får delegeret driften af de to systemer. Regeringen er derfor positivt indstillet over for forslaget.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 7. juni 2013 til tidligt forhandlingsoplæg. Europaudvalget har modtaget grund- og nærhedsnotat den 4. marts og supplerende grund- og nærhedsnotat den 8. maj 2013.



Dagsordenspunkt 5: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer

KOM(2013) 18

Revideret notat.

1. Resumé

Det er en væsentlig barriere for udbredelsen af køretøjer og skibe, der benytter andre drivmidler end benzin og diesel, at den fornødne infrastruktur i form af ladepunkter og tankningsmuligheder mange steder i EU ikke er etableret. Herudover udgør manglende teknisk standardisering en væsentlig barriere mod udbredelsen af køretøjer, der benytter alternative drivmidler.

Kommissionen foreslår derfor, at der opstilles bindende mål for, hvor mange ladepunkter til el-køretøjer og hvor mange tankningsmuligheder for alternative brændstoffer (gas i form af både CNG (gasformig) og LNG (flydende) og brint) der skal være i de enkelte EU-medlemslande pr. 31. december 2020. Der stilles krav om etablering af infrastruktur til alternative drivmidler både langs TEN-T-hovedvejnettet og i havne på det kommende TEN-T-hovednet.

Forslaget stiller krav om etablering af nationale politiske rammer for udviklingen af markedet for alternative brændstoffer og den tilhørende infrastruktur. Disse nationale politiske rammer kan potentielt medføre betydelige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser, som regeringen i øjeblikket analyserer omfanget af.

Forslaget forelægges den 4. oktober 2013 for Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg.

2. Baggrund

Forslaget til direktiv er fremlagt af Kommissionen d. 24. januar 2013 med henvisning til artikel 91, stk. 1, litra d), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure jf. art. 294 i traktaten.

3. Formål og indhold

I den tilhørende meddelelse fra Kommissionen angives direktivet at være begrundet i det forhold, at 84 % af olien i EU er importeret, hvilket i 2011 kostede op mod 1 mia. EUR om dagen og førte til et betydeligt underskud på EU's betalingsbalance på omkring 2,5 % af BNP. Endvidere angives prisstigninger som følge af spekulationer i betydningen af afbrydelser i olieforsyningen de seneste fire år at have kostet den europæiske økonomi yderligere 50 mia. EUR årligt.



Forslaget til direktiv har til formål at sikre opbygningen af en infrastruktur for alternative brændstoffer, der ikke kan anvende den eksisterende infrastruktur og derfor kræver ny infrastruktur og implementeringen af fælles tekniske specifikationer for denne infrastruktur i EU. Målet er at gøre det lettere for markeds kræfterne at bidrage til en grøn udvikling i EU.

Indholdsmæssigt peger EU-Kommissionen på, at alle landene skal påbegynde udvikling og planlægning af politiske rammer, som vil understøtte udrulningen af alternative drivmidler. Desuden skal alle landene senest i 2020 have etableret et minimum af infrastruktur til opladning af elbiler, til tankning af naturgas (både i form af CNG (gasformig naturgas) og LNG (flydende naturgas)) og til tankning af brint.

Medlemslandene skal udvikle nationale planer med årlige måltal, der skal indberettes til Kommissionen. Heri skal også indgå beskrivelse af lovgivningsmæssige og andre politiske tiltag til sikring af gennemførelsen, ligesom der skal angives årlige budgetter for implementeringsstøtte til hhv. infrastruktur, produktion og produktudvikling for alternative drivmidler samt støtte til forskning og udvikling fordelt på drivmiddel og transporttype. Kommissionen skal evaluere planerne og kan komme med anbefalinger.

For el vil forslaget medføre, at der i Danmark inden udgangen af 2020 skal være etableret 54.000 ladepunkter hos private/virksomheder, hvoraf 5.400 (10 %) skal være offentligt tilgængelige ladepunkter.

Standerne skal overholde en række internationale standarder. Herunder skal de være forsynet med standardiserede stik, hvor de sidste standarder forventes på plads i 2014. Yderligere skal de være udstyret med intelligente målere, således at elbilerne kan indgå aktivt i elmarkedet. Forbrugerne skal frit kunne vælge el-leverandør. Markedet skal være ikke-diskriminerende, og der skal sikres rimelige priser.

Medlemslandene må ikke forhindre brugere af elektriske køretøjer i at købe elektricitet fra en hvilken som helst elektricitetsleverandør, uanset hvilken medlemsstat denne leverandør er registreret i.

Medlemslandene skal sikre, at forbrugerne har ret til at købe elektricitet fra flere leverandører samtidig, således at elektricitet til et elektrisk køretøj kan købes separat.

Hvad angår strøm til skibe, der ligger ved kaj, indeholder direktivforslaget en bestemmelse om, at medlemslandene på et omkostningseffektivt grundlag, og hvis der er miljømæssige fordele, skal sikre, at der etableres strømforsyning fra land til fartøjer i havnene. Endvidere skal strømforsyning fra land til søtransport eller transport ad indre vandveje inden udgangen af 2015 opfylde en europæisk standard, der offentliggøres i 2014 og indtil da en international (og euro-



pæisk standard). Den europæiske standard skal være i overensstemmelse med internationale standarder.

Det påhviler medlemslandene at sikre, at de priser, der opkræves ved offentligt tilgængelige ladestander er rimelige og ikke omfatter ekstragebyrer eller uoverkommelige afgifter for genoplading af elektriske køretøjer, der ikke har indgået kontrakt med den pågældende ladestanders operatør.

For gas skal medlemslandene sikre offentligt tilgængelige LNG-tankanlæg til skibe i havne omfattet af TEN-T-hovednettet (for Danmark omfatter det havnene i København og Aarhus) senest 31. december 2020. På veje langs TEN-T-hovednettet skal der være offentligt tilgængelige tankanlæg for LNG til tunge køretøjer med maksimalt 400 km afstand, ligeledes inden udgangen af 2020. Alle tankanlæg skal overholde internationale standarder senest 2015.

For CNG skal der opbygges et netværk af tankanlæg med højst 150 km imellem de enkelte tankanlæg og med et passende antal stationer i byer. Disse anlæg skal ligeledes opfylde internationale standarder senest 2015.

For brint skal de medlemslande, hvor der allerede eksisterer brinttankstationer, sikre et landsdækkende net af tankstationer i 2020. Anlæggene skal overholde internationale standarder i 2015.²

Forslaget indeholder også bestemmelser om forbrugeroplysninger. På alle pumper på tankstationer, i køretøjernes manualer og på køretøjerne, skal der være oplysninger om foreneligheden mellem brændstoffer (herunder bio-brændstoffer) og køretøjer.

Ifølge forslaget skal revision af de valgte alternative brændstoffer, infrastrukturdekningen og vedtagelsen af tekniske specifikationer for brændstofferne ske ved hjælp af delegerede retsakter.

Fastlæggelse af redskaberne til forbrugeroplysning om brændstoffer og deres forenelighed med køretøjerne skal ske ved hjælp af gennemførelsesretsakter.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger ikke endnu.

Europa-Parlamentets TRAN-udvalg ventes at afgive sin betænkning om forslaget i november 2013, mens det forventes, at forslaget vil blive behandlet på plenarforsamlingen i februar 2014. Carlo Fidanza (Kristelige Demokrater) fra Italien er udnævnt som rapporteur.

² Forslagets artikel 5, 1. har følgende ordlyd: "Medlemsstater, hvor der på dagen for dette direktivs ikrafttræden allerede eksisterer brinttankstationer, sikrer, at et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige brintstationer er til rådighed med maksimale afstande på 300 km, således at brintdrevne køretøjer senest d. 31. december 2020 kan færdes i hele landet." Direktivforslaget ses ikke at indeholde konkrete forpligtigelser for medlemsstater, hvor der på dagen for direktivets ikrafttræden ikke eksisterer brinttankstationer.



5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at Unionens ret til at handle på transportområdet er fastsat i artikel 90 og 91 i TEUF, i afsnit VI vedrørende den fælles transportpolitik.

Kommissionen anser det for nødvendigt at handle på området for infrastruktur til alternative brændstoffer, eftersom medlemslandene ikke har de fornødne retlige instrumenter til at kunne opnå en paneuropæisk koordinering med hensyn til opbygning og fastlæggelse af tekniske specifikationer.

Kommissionen anser manglen på infrastruktur for alternative brændstoffer for at være et tværnationalt problem, hvorfor handling på europæisk plan skaber merværdi. Producenter af køretøjer, skibe og udstyr skal kunne producere i større skala til det indre marked. Producenter skal ligeledes kunne forlade sig på en ensartet udvikling i medlemslandene. Samtidig forventer forbrugerne og transportbrugerne paneuropæisk mobilitet for køretøjer og skibe, der drives af alternative brændstoffer.

Efter Kommissionens mening sikrer handling på EU-plan den fornødne koordinering for hele EU-markedet og implementering af fælles tekniske specifikationer for hele EU.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at de enkelte EU-lande ikke har de fornødne retlige instrumenter til at sikre, at der etableres infrastruktur til alternative drivmidler baseret på harmoniserede standarder i hele EU. Der er tale om et tværnationalt og grænseoverskridende problem, der kræver handling på fællesskabsniveau og giver europæisk merværdi.

6. Gældende dansk ret

Forslaget til direktiv har berøring til dansk ret på en lang række områder. Det drejer sig om såvel el- og gasforsyning som regulering vedrørende veje, skatte- og afgiftsforhold samt sikkerhed og standardisering mv. En implementering af direktivet vil kunne betynde ændringer i den eksisterende lovgivning.

Konsekvenserne af direktivforslaget er meget afhængige af, hvordan direktivet implementeres. Da baggrunden for direktivet er, at infrastrukturen næppe vil blive implementeret alene drevet af markedskræfterne, kan der være behov for offentlig regulering, støtte eller lignende foranstaltninger for at sikre gennemførelsen.

De danske rammebetingelser, der skal etableres, vil derfor skulle udformes på en måde, der sikrer, at minimumskravene til infrastrukturen i 2020 opfyldes.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser



I det omfang gældende lovgivning måtte vise sig utilstrækkelig til at opfylde forslagets krav om, at der skal etableres nationale politiske rammer for udviklingen af markedet for alternative brændstoffer, kan der blive behov for ny lovgivning.

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Beregninger foretaget af en interministeriel arbejdsgruppe med deltagelse af Transportministeriet, Klima, Energi- og Boligministeriet, Erhvervs- og Vækstministeriet, Skatteministeriet og Finansministeriet har studeret konsekvenserne af forslaget.

Forslaget anslås i sin nuværende form at kunne medføre en samlet statslig anlægsinvestering på ca. 1,2 mia. kr. over perioden 2014-2020, fordelt på de i tabel 1 anførte poster. Tallene er baseret på dagens viden om priser, men er behæftet med betydelig usikkerhed.

Dette er et scenarie, hvor staten oppebærer alle udgifter – også etablering af de private opladere. Dog også således at man alene gennemfører det, der som minimum kræves af direktivforslaget.

Anlægsomkostninger forbundet med minimumsopfyldelse af direktivet.

	Antal	Stk. pris, tkr.	Omkostning, mio. kr.
DK vurdering			
Offentlige opladere til normal ladning	3.520	95	334
Private intelligente opladere	47.000	13	611
CNG opfyldningsstationer	5	9.000	45
LNG opfyldningsstationer i havne	2	112.500	225
LNG opfyldningsstationer for køretøjer	2	3.000	6
I alt			1.221

Beregninger foretaget af interministeriel arbejdsgruppe forankret i Trafikstyrelsen med deltagelse fra Transportministeriet, Energistyrelsen, Søfartsstyrelsen, Skatteministeriet og Finansministeriet. Forskellen på antal ladepunkter ift. de ovenfor anførte 54.000 er, at der i tabellen er taget højde for allerede eksisterende ladepunkter.

Spørgsmålet om, hvor meget denne anlægsinvestering påvirker de statsfinansielle forhold, afhænger af hvilken politik, der i sidste ende skal afstedkomme en udrulning af infrastrukturen, og i hvor stort et omfang udviklingen kan drives af markedskræfter.

Forslaget i sig selv forventes at have følgende effekter på bilparken:

- 500 yderligere elbiler i 2020.
- 4.000 CNG personbiler og 1.000 varebiler i 2020.



Når der forventes et så forholdsvis begrænset mersalg af elbiler som direkte følge af den EU-bestemte infrastrukturudrulning, skyldes det, at der i Danmark allerede eksisterer en basal infrastruktur, der omtrent dækker behovet for anvendelse af elbilen til lange ture kombineret med den lademulighed, der følger med hver enkelt bil.

De provenumæssige konsekvenser af forslaget i form af ændrede registrerings-, ejer- og brændstofafgifter, der hidrører fra disse små ændringer i sammensætningen af bilparken, vil være relativt begrænsede.

Det samme gælder ændringerne i de miljømæssige eksternaliteter fra transporten som følge af et skift til renere/mere effektive drivmidler.

Såfremt det antages, at salget af elbiler skal følge eller drive udviklingen i antallet af private ladestander, vil det medføre et stort pres for at fremme elbiler f.eks. gennem en forlængelse af afgiftsfritagelsen. Dette må i givet fald forventes at medføre et betydeligt provenutab for staten.

Elbilers markant lavere energiforbrug vil endvidere medføre et lavere afgifts-provenu til staten.

Hvad angår LNG-tankanlæg i havnene er der tale om store investeringer. Sådanne vil især afhænge af, om rederne investerer i gasdrift. Forventningen er, at rederne vil efterspørge LNG, men at infrastrukturen ikke vil være på plads i 2020.

Administrative konsekvenser

Kravet om, at medlemslandene ikke må forhindre brugere af elektriske køretøjer i at købe elektricitet fra en hvilken som helst elektricitetsleverandør, uanset hvilken medlemsstat denne leverandør er registreret i, kan af tekniske årsager ikke opfyldes i dag – hverken i Danmark eller de øvrige medlemslande. Bl.a. forudsætter salg af el i Danmark, at leverandøren er registreret her i landet – blandt andet hos Energinet.dk. Kravet er ambitiøst, men Danmark vil formentlig kunne opfylde kravet i 2020, da Energinet.dk vil etablere et generelt system, der også kan håndtere dette. Kravet vil i øvrigt forudsætte, at der er to separate målere i en husstand.

Der kan være udfordringer ved at opfylde kravet om, at medlemslandene sikrer, at de priser, der opkræves ved de offentligt tilgængelige ladestander, er rimelige og ikke omfatter ekstragebyrer eller uoverkommelige afgifter for genopladning af elektriske køretøjer for brugere, der ikke har indgået kontrakt med den pågældende ladestanders operatør. Mulighederne for at opfylde kravet vil bl.a. være afhængige af, om aktiviteten eller dele af den vil blive opfattet som en aktivitet, som staten kan regulere, som for eksempel elforsyningsaktivitet, eller som en kommerciel aktivitet på fuldt markedsmæssige vilkår, som staten ikke umiddelbart kan regulere.



8. Høring

Forslaget har været i høring i EU-specialudvalget for transport, EU-specialudvalget for klima- og energispørgsmål og interessenter i EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske forhold.

CleanCharge har følgende bemærkninger:

1. Indledende bemærkninger:

Politiske rammebetingelser for infrastrukturen i DK til elbiler bør såvidt muligt koordineres med toneangivende europæiske tiltag:

- Ladestander med type 2 kommonalitet: En offentlig tilgængelig ladestander på offentlig vej – der er offentlig tilgængelig på lige vilkår for alle. Dette nævnes i DEA's hørings svar om åben adgang, men uden en specifikation på hvad åben adgang reelt er.
- Støtte til EU-roaming på baggrund af Hubject

2. Udrulning vs. demonstration:

Demonstrations forsøg vil sikre Danmark en langt større mulighed for at ramme indenfor den bedst mulige samhörighed med EU samt derigennem at tilgodese de nationale politiske hensigter med tiltag til fremme af elbiler. Her bemærkes specifikt den mulige optimering af forbrug af strøm til elbiler i forhold til produktion af fluktuerende vedvarende energi fra vindkraft.

3. Strategi bemærkninger:

Fokusering på urban transport samtidig med at fremme tiltag, der kan øge den lave forbrugeraccept af og med elbiler samt hjælpe med at drive omkostningerne ned for bilproducenterne:

- Synliggørelse af og mangfoldig koncentreret urban infrastruktur

4. Smart Grid:

Politiske rammebetingelser, der generelt beskriver, belønner og kræver en sammenhæng på baggrund af forventede standarder hermed – er helt afgørende. Modsat uden rammebetingelser, vil der ikke være nogen grund til at infrastrukturen har en sammenhörighed med vores behov i og med elnettet og indfasningen af stadig højere andele af vedvarende energi.

5. Yderligere bemærkninger

Der skal igen politiske tiltag - rammebetingelser - til for at sørge for en fremtidssikring af mulighederne for eldrevne køretøjer integreres i ny-byggeri, offentligt som privat.

6. Ang. frit leverandørvalg

EU specifikt problem for os alle. En anskueliggørelse af, hvad der skal til – for på et tidspunkt at specificere hvad disse meromkostninger bygger på. Derfor skal der fra EU's side specificeres roller for:

- |a) Måle punkt operatør (elmåler ejer)



- b) Måle punkt service operatør (hvem aflæser elmåleren)
- c) Netadgangs-punkts ejer (hvem ejer det stykke jord, ladefaciliteten står på)
- d) Net adgangs bruger/operatør (hvem har kontrakten med el-leverandøren)
- e) Net ansvarlig for blot at komme i nærheden af med en sådan mulighed.

Side 56/113

Clean Charge's hovedkonklusioner:

Hvis vi i Danmark skal melde tilbage i forhold til at bakke op om udspillet fra EU - og det mener CleanCharge er et hovedmål i sig selv - så ser vi disse specifikke behov for politiske rammebetingelser I DK, der sikrer:

- fokus på hovedstad og større byer
- en definition af intelligent opladning og opladningsbaseret teknologi, som sikrer en sammenhørighed med elnettet i forhold til fluktuerende VE
- en definition af en offentlig tilgængelig ladestander på offentlig tilvejebragt grund, som sikrer brugere lige adgang, på lige vilkår og en gennemsigtighed i forhold til adgang.
- samhørighed med vores nærmeste europæiske hovedstæders tiltag til fremme af elbiler i offentlig øjemed ift. infrastruktur opladning af elbiler, der også har en stor EU bilproducerende industri og synlighed.

CO-industri har følgende bemærkninger:

CO-industri hilser Kommissionens fokus på udvikling af markedet for alternative brændstoffer i transportsektoren velkommen.

Kommissionens forslag om prioritering af lavemissionsalternativer på baggrund af teknisk udviklingsniveau, markedsudvikling, fremtidsperspektiver, tilhørende infrastruktur, tekniske specifikationer, forbrugeroplysning samt koordinering af offentlige udgifter til sænkning af prisniveau, forbedring af resultater og forskning og udvikling forekommer hensigtsmæssigt. Det er nødvendigt at opstille mål for infrastrukturen og arbejde for en standardisering med fælles tekniske specifikationer ikke mindst for at sikre investeringer i nye teknologier.

Vurderingen af, at det ikke er nødvendigt med direkte offentlig finansiering af infrastrukturobygning for alternative brændstoffer forekommer dog ikke realistisk. F.eks. er en europæisk infrastruktur for elbiler svær at realisere uden støtte.

CO-industri er enig i vurderingen af, at manglende implementering af fælles standarder for elektriske køretøjer og ladestandere er den største hindring for markedsudbredelse af elbiler. Popularisering af elbiler kræver en fintmasket infrastruktur med ladestationer suppleret med udvikling af internationale standarder og teknologier, så man kan bevæge sig over grænser. Minimumskravet til opstilling af ladestandere forekommer realistisk og fornuftigt, men der kan meget vel for Danmarks vedkommende blive brug for en udbygning



udover dette minimumskrav. Ved at sikre flere udgange/stik på hver ladestander kan behovet for yderligere offentligt tilgængelige ladestander minimeres. Det er samtidig vigtigt, at forbrugerne får mulighed for frit at vælge leverandør.

Forskning og udvikling i batterier og brændselsceller er afgørende for, at el for alvor kan erstatte oliebaseret brændstof og supplere avanceret biobrændstof. Biobrændstoffer kan ikke samlet betegnes som miljøvenlige. Det er derfor i dette forslag vigtigt at fremhæve behovet for bæredygtige biobrændstoffer og at der bliver udarbejdet en plan for udfasning af 1. generations biobrændstoffer og en plan for indfasning af 2. generations biobrændstoffer. Der bør fastlægges klare mål for 2. generations biobrændstoffer og en frasortering af biobrændstoffer, der reelt ikke bidrager til de overordnede mål.

Det nævnte krav om nationale politikrammer for alternative brændstoffer er ikke nærmere specificerede og forekommer svævende. Det er problematisk, at 2. generations biobrændstof ikke udpeges klart som det lavemissionsalternativ med det højeste udviklingsniveau og den hurtigste ibrugtagning. Ifølge Kommissionens meddelelse skal markedsudviklingen af 2. generations biobrændstof til køretøjer fremskyndes. Men kommissionen der fremlægges ikke nærmere rammer for, hvordan det skal ske.

Markedsudviklingen af 2. generations biobrændstof hæmmes af høje startomkostninger. For at bringe produktion af 2. generations biobrændstof over tærsklen til storskalaproduktion er det nødvendigt med økonomiske incitamenter og bæredygtighedsmålsætninger, som kan understøtte et marked for 2. generations biobrændstoffer.

Kommissionens tidligere ændringsforslag af f.eks. Brændstofkvalitetsdirektivet og VE-direktivet kan i den forbindelse ikke stå alene, og der er behov for at skabe sammenhæng mellem EU's mange direktiver og planer.

Det er nødvendigt at sætte fokus på energieffektiviteten for at sikre en mere miljø og klimamæssig forsvarlig omstilling af den europæiske transportsektor mod uafhængighed af olie. Et vigtigt element i denne strategi bør være forbedring af energieffektiviteten og dermed reduceret energiforbrug og behov for olie. Energieffektivitet bør være en faktor som nye brændstoffer og teknologier måles i forhold til.

Der er brug for regulering og økonomiske incitamenter, som kan sikre efterspørgsel på 2. generations biobrændstof. Eksempelvis i form af et krav om iblanding af 10 % 2. generations biobrændstof i almindelig benzin. Samt nedbringelse af startomkostninger gennem enten direkte etableringsstøtte eller en prisgaranti, som sikrer, at 2. generations biobrændstof ikke bliver væsentligt dyrere at forbruge end almindeligt oliebaseret brændstof. Den fremlagte europæiske strategi er desværre meget lidt konkret på dette område.

Dansk Erhverv har følgende bemærkninger:



Dansk Erhverv har modtaget høring af 30. januar 2013 vedrørende udkast til strategi og infrastruktur for alternative brændstoffer på transportområdet, hhv. COM (2013) 17 og 18.

Dansk Erhverv er overordnet enig med kommissionen i, at der er en stor sammenhæng mellem, hvor markedsklar et enkelt produkt er, hvor meget kommercielt salg der aktuelt vil være i produktet, og hvor meget privat forskning der lægges i produktet. Denne sammenhæng, der er generel for forskning og udvikling, kan skabe barrierer for introduktion af et produkt på markedet.

Dansk Erhverv kan på den baggrund overordnet støtte, at der tages fællesskabsinitiativer på dette vigtige område, idet standardisering og markedsfremme på visse områder virker mest effektivt på fællesskabsniveau. Vi kan endvidere støtte, at en enkelt brændselsform ikke støttes frem for de andre, men at der derimod satses på en vifte af muligheder omfattende biobrændstoffer, brint, el, samt de forskellige former for gas.

Vi er dog ikke ubetinget enige i kommissionens forslag til løsning af udfordringerne med markedsmodning. Dansk Erhverv skal i den sammenhæng i særdeleshed bemærke, at ifølge forslaget vil det samlede krav om investering være skønsmæssigt 10 mia. EUR. Investeringen indebærer stor risiko for, at i hvert fald dele af den vil være ubrugelig eller forældet på det tidspunkt, den er foretaget. Vi er særdeles skeptiske over for, om det vil være muligt for staterne at få opfyldt kravene til etablering af infrastruktur uden brug af offentlige midler, og skal pege på, at i følge forslaget vil en eventuelt ubetalt regning for ikke-etableret infrastruktur ende hos staterne, mens det vil være kommissionen, der via delegation vil fastsætte kravene.

I den forbindelse indtager avancerede biobrændstoffer en særlig position, idet de dels – som de eneste – kan bruges inden for samtlige transportformer på både kort-, mellem- og langt sigt, dels allerede har infrastruktur på plads til distribution. De væsentligste bidrag til fremme af biobrændstoffer er således incitamentet til fremme af avancerede biobrændstoffer og opbygning af produktionskapacitet til disse. Vi går derfor i det følgende ud fra, at det manglende fokus på biobrændstoffer i infrastrukturudkastet afspejler dette og ikke en nedprioritering af dette område.

I forhold til strategiforslaget har vi følgende nærmere bemærkninger: Dansk Erhverv er enig i, at der bør fastsættes fælles standarder for de tekniske specifikationer og sikkerhedsforskrifter, der skal bruges i EU, for at der findes ens tekniske muligheder for eksempelvis tilslutning af elbiler til ladestandere, blandinger af biobrændstof m.v. Det vil være særdeles hæmmende for udviklingen af de forskellige brændstoffer, hvis de omfattede køretøjer ikke kan benyttes på tværs af EU's indre grænser.



Dansk Erhverv er endvidere enig i, at den teknologiske udvikling af de forskellige løsninger skal understøttes, således at det hurtigst muligt kan afgøres, hvornår løsningerne er markedsklare og dermed attraktive for almindelige forbrugere. Vi kan tillige støtte det strategiske hensyn til, at EU gør sig fri af afhængigheden fra udefrakommende leverandører af fossile brændstoffer.

I forhold til forslaget om etablering af infrastruktur er Dansk Erhverv enig i det grundlæggende behov for etablering af en sådan, men finder, at kommissionens forslag til model herfor indebærer stor risiko for betydelige fejlinvesteringer i medlemsstaterne. Som det anføres lader det sig ikke pt. gøre at udpege fremtidens energiform inden for transport, men en satsning på samtlige mulige kandidater og fuld udrulning af el- og samtlige former for gasinfrastrukturer i hele EU – idet infrastrukturen til biobrændstoffer allerede eksisterer – at være en satsning, der næppe kan undgå at medføre fejlinvesteringer i et relativt stort omfang. Dansk Erhverv skal derfor anbefale, at EU begrænser sin strategi til etablering af tvungne tekniske standarder for ladestandere m.v. og en ikke-bindende hensigtserklæring om opfyldelse af strategien. Eventuelle ubrugte midler kan anvendes til forskning, udvikling og demonstration af brændstofferne samt etablering af produktionsanlæg til samme.

Dansk Skovforening har følgende bemærkninger:

Dansk Skovforening har ikke meget at bemærke i forhold til høringsmaterialet ("Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer" og "(...) Direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer"). Overordnet set er det positivt, at enkelte alternative brændstoftyper ikke favoriseres eller dæmoniseres i forhold til andre.

Det bemærkes at der i "Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer", s. 8, afsnit 2.4 (som specifikt går på flydende biobrændstoffer) står, at "forsyningsvanskeligheder og bæredygtighedshensyn muligvis vil kunne begrænse brugen".

Ressource- og bæredygtighedshensyn gør sig (vel) også gældende for de øvrigt beskrevne brændstoftyper, men er kun nævnt i forhold til biobrændsler.

Det er rimeligt at diskutere bæredygtighed, herunder ressource tilgængelighed, for biobrændsler. Men så snart der er tale om sammenstillinger med eks. elektricitet, bør det ske på ens grundvilkår.

Dansk Vindmølleforening har følgende bemærkninger:

Som et blandt flere indledende skridt, der kan understøtte EU's strategi for rene brændstoffer, bakker Danmarks Vindmølleforening op om det fremlagte direktivforslag.

Det er vigtigt, at der skabes rammer for udfasning af de fossile brændsler og indpasning af vedvarende energikilder, også i transportsektoren.



Vi støtter således direktivets forslag om minimumsrammer for ladestationer til elbiler og det fortsatte arbejde med fælles europæiske standarder, også for elektricitetsforsyningen til transport. Det er nødvendige forudsætninger for brug af mere vindkraft og for omlægningen til et bæredygtigt energisystem.

I forbindelse med den foreslåede nationale politikramme og indberetningen af denne til EU-Kommissionen, vil vi opfordre til at den danske politikramme gøres ambitiøs og konkret. Der er i høj grad brug for en aktiv og konkret indsats – også fra det offentlige side – med hensyn til udvikling og standardisering af infrastrukturen for elbiler.

Danske Havne har følgende bemærkninger:

Danske Havne har modtaget meddelelse og forslag i høring. Meddelelsen 'Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer' samt 'Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer'.

I tilsendte forslag skal alle 22 danske søhavne, der indgår i TEN-T nettet:

- a) Etablere strømforsyning fra land inden 2015, forudsat at den er omkostningseffektiv og har miljømæssige fordele
- b) Anlægge offentligt tilgængelige LNG-tankstationer til søtransport inden 2021 – uden undtagelse.

Danske Havne støtter udviklingen af LNG som et bæredygtigt og grønt alternativt brændstof til skibe. På samme måde som strøm fra land til skibe ved kaj er en af de mulige løsninger for at forbedre den lokale luftkvalitet.

Danske Havne har en vis tvivl i forhold til fremgangsmåden. At pålægge LNG infrastruktur i alle TEN-T havne kan i visse tilfælde resultere i ubrugte eller underskudsgivende faciliteter. LNG investeringer bør udvikles i de havne, hvor det giver mening, og hvor der er en efterspørgsel for at undgå uforholdsmæssige omkostninger.

Det er Danske Havnes holdning, hvilket også fremgår af den danske havnelov, at markedets efterspørgsel bør fastlægge behovet for investeringer i havnefaciliteter. Det være sig bunkring faciliteter eller landsiden elektricitet. Hvis havne skal forestå investeringer, som beskrevet i Kommissionens forslag, vil det grundet manglende brugerværdi være imod den danske havnelov.

Det bør være havnen, der fra et forretningsmæssigt synspunkt bestemmer, om en investering skaber værdi eller ej. Danske Havne mener, at alternative løsninger til LNG og strøm fra land er og bliver stadig mere tilgængelige i den nærmeste fremtid.



Danske Havne mener ikke, at der findes sikre tegne på en særlig type løsninger, og at der derfor bør være en nærmere undersøgelse af de faktiske behov for LNG og strøm fra land i de enkelte havne.

Undtagelse for landbaseret strøm ”forudsat at den er omkostningseffektiv og har miljømæssige fordele” bør også være gældende for LNG. Der vil altid være miljømæssige fordele ved begge løsninger, hvorfor denne forudsætning er uforståelig. Mens omkostningseffektivitet dækker over en efterspørgsel og bæredygtige investeringer, der ikke lader havne tilbage med en økonomisk byrde, der pålægges havnes brugere unødigt og dermed stækker konkurrenceevnen.

Danske Havne støtter fuldt ud formålet om at forbedre miljøpræstation i søtransport. Men løsningen bør afspejle de faktiske behov hos brugerne i de enkelte havne. LNG infrastruktur til påfyldning af skibe er på et meget tidligt stadium. LNG udgør et alternativ ud af mange andre i forhold til den traditionelle bunkerolie.

Danske Havne er enige i behovet for tekniske specifikationer og sikkerhedsforskrifter til håndtering af de alternative brændstoffer, så unødvendige omkostninger undgås.

Danske Maritime har følgende bemærkninger:

Danske Maritime støtter øget brug af elektricitet fra land til skibe, når skibene ligger ved kaj, jf. meddelelsens side 8.

I meddelelsen anføres det i 2. afsnit på side 10, at Kommissionen har påbegyndt udarbejdelsen af en omfattende LNG-strategi for søfartsområdet, der involverer Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) og repræsentanter fra ”industrien”.

Danske Maritime finder det vigtigt, at det sikres, at repræsentanter for den maritime industri indgår i arbejdet med at udarbejde LNG-strategien på søfartsområdet. Det gælder ikke mindst den del af industrien, der producerer og udvikler skibsmotorer.

Danske Maritime har følgende bemærkninger til direktivforslaget:

Under afsnittet om nærhedsprincippet på side 6 anføres, at producenter af køretøjer, skibe og udstyr skal kunne producere i større skala til det indre marked. De skal ligeledes kunne forlade sig på en ensartet udvikling i medlemsstaterne. Samtidig forventer forbrugerne og transportbrugerne paneuropæisk mobilitet for køretøjer og skibe, der drives af alternative brændstoffer. Handling på EU-plan sikrer den fornødne koordinering for hele EU-markedet og implementering af fælles tekniske specifikationer for hele EU.



Danske Maritime skal hertil bemærke, at produktion af skibe og maritimt udstyr samt handel med skibe og maritimt udstyr er globale aktiviteter. Der bør derfor ikke kun være fokus på det indre marked men på markederne globalt. Produktion af skibe og produktion af maritimt udstyr til skibe skal ske på basis af tekniske specifikationer, der er globalt gældende. Der bør derfor sikres international koordination og implementering af fælles tekniske specifikationer. EU initiativerne bør således gennemføres i tæt samarbejde med IMO og ISO, så specifikationer og standarder bliver globale.

For så vidt angår betragtning 21 på side 21, finder Danske Maritime, at der især bør fokuseres på at anlægge LNG-tankstationer i de havne hvor, der er faste ruter for færger og containertrafik. På sådanne ruter må der forventes at være et større behov (og volumen) for at kunne benytte LNG-optankningsfaciliteter fremfor indre vandveje.

DEA har følgende bemærkninger:

DEA (Dansk Elbil Alliance) bakker umiddelbart op om, at Kommissionen har fokus på vigtigheden af en fælles indsats for at fremme udrulningen af elbiler og infrastruktur. Forslaget kan øge tilliden blandt forbrugere, virksomheder, flådejeere mv. ved, at medlemslandene forpligtes til at udbygge infrastruktur på baggrund af fælleseuropæiske standarder. Men Kommissionen opfordres til at komme med forslag til finansiering.

Obligatorisk minimumsinfrastruktur

Forslaget indeholder en obligatorisk minimumsinfrastruktur inden udgangen af 2020 på 5.000 offentligt tilgængelige ladestander i Danmark. Forslaget formodes at skubbe på udrulningen af elbiler, som igen skubber på udrulningen og dermed bidrager til finansieringen af infrastruktur.

Omkostninger – vi er på vej og puljen på 40 mio. kr. understøtter udviklingen:

Den danske elbilbranche er godt på vej med udrulningen. Der er nu ca. 1.000 offentligt tilgængelige ladepunkter i Danmark. Men der er stadig et stykke inden vi er i mål i forhold til forslag. Kommissionen opfordres til at fokusere på, hvordan der kommer flere elbiler på vejene samt komme med forslag til finansiering af infrastrukturen.

Det anføres i forslaget, at direkte offentlig finansiering af infrastrukturobygningen ikke er nødvendig, samt at EU stiller midler til rådighed til udvikling af markedet for alternative brændstoffer og tilhørende infrastruktur. Det kunne være i regi af fx det transeuropæiske transportnet TEN-T, strukturfondsmidler samt evt. socialfondsmidler fsva. afhjælpning af beskæftigelsesmæssige problemstillinger.



Partierne bag energiforliget har tildelt 40 mio. kr. til elbilen, og der vil blive indgået partnerskaber for infrastruktur. For at skabe størst effekt skal deltagerne i partnerskabet komme med yderligere bidrag til infrastruktur samt et større antal elbiler. Det er et eksempel på, at det offentlige kan fremme udrulningen af såvel ladeinfrastruktur og elbiler.

DEA opfordrer Kommissionen til, at:

- Tage initiativ til partnerskaber som de danske, samt at finansiering i videst muligt omfang tildeles til partnerskaber, der forpligter sig til at udrulle flest elbiler.
- Understøtte tiltag i øvrigt, der fremmer udrulningen af elbiler. Fx brændstofkvalitets- og VE-direktivet samt løbende at skærpe kravene til bilers CO₂-udledning. At stramme udledningskravene til biler vil alt andet lige øge udbuddet af grønne biler, skærpe konkurrencen og medføre lavere produktionsomkostninger. Endvidere kan der stilles krav om, at bilproducenterne skal levere en vis andel grønne biler – som i Californien.
- Opfordre til grønne statslige indkøb, så medlemslandene som flådeejere går forrest og bidrager til udrulningen af elbiler. Også udbud, byggetilladelser og lokalplaner bør understøtte udrulningen af elbiler.
- Skelne til landenes energimiks og særligt fremme udrulningen af elbiler i lande, der har relativt mest vedvarende energi i elnettet.

Antallet af ladestandere i det offentlige rum:

En pragmatisk tilgang ville være, at fastholde kravet om de offentligt tilgængelige ladestander, og lade kravet om private ladestander følge udrulningen af elbilen. Kommissionen har tilsyneladende ikke taget stilling til, om man taler om ladestander eller ladepunkter i det offentlige rum. Én ladestander kan have to udgange/ladepunkter, og der kan tænkes ladeklynger/øer, hvor én ladestander betjener flere biler. Endvidere kan det overvejes, hvorledes hurtigladedestander og batteriskiftestationer skal tælle med i opgørelsesmetoderne. Fx kan der skelnes til den installerede effekt. Hurtigladedestander har ifølge EU-Kommissionens forslag en effekt på over 22 kW, men Combo 2-standarden vil give mulighed for effekt på op til 100 kW. Det vil give mere fleksibilitet i målopfyldelsen og mulighed for at opfylde målet vha. en række kendte og endnu ukendte teknologier og muligheder for, at en ladestander kan betjene flere elbiler samtidigt.

Prisoverslag på ladere i det offentlige rum:



Udgifterne til opstilling af ladestandere er baseret sig på skøn, gennemsnitsbetragtninger og må læses med et vist forbehold. Udgifterne til ladestandere omfatter i grove træk selve lade-standeren, tilslutningsbidrag² og gravearbejde. Hertil kommer udgifter til administration, vedligehold etc. I rapporten 'Redegørelse om rammebetingelser for opstilling af ladestationer til elbiler' er vurderingen, at opstilling af 1.000-2.000 ladestandere vil udgøre en samlet investering på ca. 100 mio. kr. Dvs. 50-100.000 kr. pr. ladestander og 25-50.000 pr. lade-punkt hvis hver ladestander har to ladepunkter. I rapporten 'Electric vehicles and the customers' fra EDISON-projektet er vurderingen, at en ladestander i det offentlige rum vil koste 50.000 kr.

Det følgende er priseksempler og -overslag indhentet fra branchen på ladestandere i det offentlige rum:

Type	Ladestander	Tilslutningsbidrag	Gravearbejde	Prisinterval
22 kW eller mindre	32A (2*16A): 7-10.000 kr.	10.000 kr.	60.000 kr. (fra 35-75.000)	52-95.000 kr.
22 kW eller mindre	64A (2*32A): 40-50.000 kr.	26.000 kr.	60.000 kr. (fra 35-75.000)	101-151.000 kr.
Over 22 kW	80A: 150-200.000 kr.	34.000 kr.	120.000 kr. (fra 70-150.000)	254-384.000 kr.

Udgifterne til produktion af ladeinfrastruktur forventes alt andet lige vil falde i takt med, at fordelene ved standardisering og storskala realiseres.

Standarder – status på Combo-2 samt behov for overgangsordning

DEA vurderer, at fastsættelsen af standarder fremmer udrulningen af elbiler og infrastruktur på lang sigt – men at det vil medføre udfordringer og evt. forsinkelse af udrulningen på kort og mellemlang sigt.

DEA bakker op om EU-Kommissionens forslag om at fastsætte standarder, og det er DEA's opfattelse, at vi nok skal køre med én standard for opladning under/over 22 kW, men at der kan være forhold i medlemslandene der gør, at de kan vælge ligeledes at benytte sig af øvrige standarder og specifikationer i en overgangsperiode. Ved at overgå til den nye Combo-2 standard så hurtigt som muligt bliver omkostningerne begrænsede, da antallet af såvel CHAdeMO-ladestandere samt biler, der gør brug af denne specifikation, endnu er forholdsvist begrænset.³ En fordel ved Combo-2 er, at den er forberedt til at kunne lade med op til 100 kWh, hvilket er det dobbelte af CHAdeMO.

Angående Combo-2 stikforbindelsen, så forlyder det fra medlemskredsen i DEA, at standarden for Combo-2 stadig er i udkast, men at det omvendt er positivt, at der bliver lagt pres på benyttelse af et internationalt standardiseret stik system (IEC 61851-23/24), frem for en produktspecifikation som CHAde-



MO. Det vurderes tvivlsomt, om man kan nå at være færdig med standardiseringsarbejdet i 2015. European Automobile Manufacturer's Association (ACEA) bakker om Combo-2 stikket, og forventer at Combo-2 standarden er klar i 2017.

I lyset af, at standardiseringsarbejdet med Combo-2 stikket ikke er kommet langt, og infrastrukturen baseret på det proprietære japanske CHAdeMO-stik er kommet relativt langt i bl.a. Danmark, Irland og Estland, vil vi opfordre til, at der tænkes i overgangsordninger, der sikrer at den eksisterende udrulning af hurtigladestandere ikke har været spildt samt at nuværende og kommende elbiler med sindsro kan købe biler, der er forberedt til at kunne blive hurtigladet vha. et CHAdeMO-stik.

En mulig afhjælpning af denne problematik kunne være, at EU-Kommissionen reserverer en del af fx infrastrukturmidlerne til virksomheder, der i øjeblikket opstiller CHAdeMO-infrastruktur, og som kan søge midler dedikeret overgangen fra CHAdeMO til Combo-2 under forudsætning af, at de garanterer kunderne at de kan blive betjent via CHAdeMO i en aftalt periode.⁴ Det ville bidrage til, at markedet ikke risikerer at blive sat i stå.

Nissan benytter CHAdeMO og har bygget en fabrik i England, der producerer Nissan Leaf til det europæiske marked. EU-Kommissionen opfordres til at gå i dialog med Nissan om, at de tilpasser deres europæiske produktion af elbiler til den kommende Combo-2 standard.

Krav om frit leverandørvalg

På den ene side er det ønskeligt, at forbrugerne har frit valg og sikkerhed for, at de skal betale 'rimelige' priser. Omvendt er det vigtigt at sikre, at private operatører har incitament til at opstille ladestandere. Dele af forslaget vurderes at kunne virke mod hensigten.

Af forslagets Artikel 4 stk. 8 og 10 fremgår, at medlemsstaterne:

- ”må ikke forhindre brugere af elektriske køretøjer i at købe elektricitet fra en hvilken som helst elektricitetsleverandør”
- ”sikrer, at forbrugerne har ret til at købe elektricitet fra flere leverandører samtidigt, således at elektricitet til et elektrisk køretøj kan købes separat.”
- ”sikrer, at de priser, der opkræves ved de offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige og ikke omfatter ekstragebyrer eller uoverkommelige afgifter for genopladning af elektriske køretøjer for brugere, der ikke har indgået kontrakt med den pågældende ladestanders operatør.”



Ovenstående kan tolkes som krav om frit leverandørvalg i yderste led. Frit leverandørvalg i yderste led risikerer at forsinke udrulningen af infrastruktur og modvirke forslagetets hensigt. Der vil være tale om en væsentlig ændring af praksis ift. markedet for benzin. Argumenterne imod et frit leverandørvalg i yderste led er bl.a. de følgende:

- Kravet vil virke fordyrende og forsinke udrulningen af infrastrukturen.
- Forbrugerne kan på operatørernes hjemmeside se, hvilke elleverandører de benytter, og tilrette deres valg herefter.
- Der er allerede i dag flere operatører – ikke én operatør med én elleverandør.
- 80 % af opladningerne forventes at ske hjemme, hvor der er frit forbrugsvalg.

DEA opfatter ejeren af ladestanderen i det offentlige rum som kunden. Ikke elbilisten. Kunden (ejeren af ladestanderen) har frit leverandørvalg. DEA er af medlemskredsen gjort opmærksom på, at frit forbrugsvalg i yderste led vil medføre væsentligt dyrere kundeafregning og omkostninger til administration. Et energiselskab forventer omkostninger på et stort 2-3 cifret mio. beløb uden det bidrager med et positivt provenu. Omkostningen vil væsentligt overstige udgiften til det begrænsede energiforbrug forbundet med en offentlig opladning.

Interoperabilitet og finansiel roaming

Branchen arbejder for, at ladestanderne i det offentlige rum er tilgængelig for alle. Der udestår i øjeblikket en standardisering fsva. interoperabilitet og finansiel roaming. Flere medlemmer af DEA er engageret i roamingplatformen Hsubject, og vil til maj gennemføre et demonstrationsprojekt i samarbejde med Københavns Kommune. Et andet eksempel er eMI3.

Ved at EU-Kommissionen understøtter en europæisk standardisering af spørgsmålene om åben adgang, interoperabilitet og roaming, vil det være en yderligere måde at fremme elbilen samt øge elbilisternes mobilitet på tværs af landegrænserne. Ved at koordinere området og hurtigt fastlægge rammebetingelserne for interoperabilitet og finansiel roaming er det muligt på et tidligt tidspunkt at indarbejde den nødvendige soft/hardware i ladestanderne. DEA opfordrer til, at ordninger fsva. interoperabilitet og finansiel roaming afspejler de teknologiske muligheder, og ikke indeholder fordyrende krav om kontakt/kortbetaling, men fokuserer på billige digitale løsninger.

Angående gebyrer for roaming, så kan krav om ingen eller meget lave roaminggebyrer være en udfordring for aktører, der har afholdt udgifter i forbindelse



med udrulningen af infrastruktur. Det kan fjerne incitamentet til at opstille ladeinfrastruktur. Et velfungerende regime for interoperabilitet kan bidrage til at nedsætte markedsaktørernes omkostninger til opstilling af infrastruktur samt potentielt øget brug af disse, da alle nu får mulighed for at bruge lade-punkterne.

Det Teknik-Naturvidenskabelige Fakultet og Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet, Aalborg Universitet har følgende bemærkninger:

Det Teknik-Naturvidenskabelige Fakultet og Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet, Aalborg Universitet, fremsender hermed høringssvar vedrørende Kommissionens meddelelse 'Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer' samt 'Forslag til direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer'.

De to fakulteter støtter direktivets forslag om, at der overalt i Europa bliver anlagt tankstationer for alternative brændstoffer med fælles standarder for udformning og anvendelse.

I forbindelse med Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, har de 2 fakulteter følgende kommentarer:

Under afsnit "2.3 Elektricitet" side 7, foreslås det, at der i afsnittet omkring hybridkonfigurationer nævnes muligheden for at anvende brændselsceller som alternativ til forbrændingsmotorer især til køretøjer, der primært anvendes til bykørsel eller lignende med lav gennemsnitshastighed. AAU har stor erfaring med metanoldrevne højtemperatur PEM brændselsceller til denne anvendelse, hvilket således også kobler til afsnit "2.4 Biobrændstoffer (flydende)" og anvendelse af biometanol. Til forskel fra de brintdrevne brændselscellebiler uden hybridisering vil der her være tale om en brændselscelle med en relativt lav effekt.

Under afsnit "3.4 Den teknologiske udvikling" side 11-12, i afsnittet om batterier og brændselsceller, vil de 2 fakulteter gerne fremhæve, at der er brug for en satsning inden for en række områder og ikke blot elektrokemi, som i dette dokument får en meget fremtrædende position. Elektrokemisk forskning kan ikke alene få teknologierne klar til praktisk anvendelse - der er også behov for forskning inden for en række tilknyttede områder.

Det Økologiske Råd og Danmarks Naturfredningsforening har følgende bemærkninger:

Det Økologiske Råd og Danmarks Naturfredningsforening hilser meddelelsen og direktivet velkomment, da der er et stadigt stigende behov for på europæisk plan at reducere transportsektorens mange negative påvirkninger af specielt klima men også luftforurening.



Først og fremmest vil DØR og DN gerne pege på behovet for at skabe sammenhæng mellem EU's mange forskellige planer, mål og direktiver. Som et eksempel kan henvises til VE-direktivet og Brændstofkvalitetsdirektivet, som også behandler problematikkerne omkring biobrændstoffer og deres effekt for natur, miljø og klima. I den forbindelse skal det nævnes, at DØR og DN har en række forbehold overfor biobrændstoffer primært med udgangspunkt i at sikre, at en satsning på biobrændstoffer rent faktisk har en gavnlig effekt for CO₂-udledning, ikke medfører at yderligere arealer bliver opdyrket og med fokus på udvikling af anden generations (avancerede) biobrændstoffer.

For at sikre en omstilling af den europæiske transportsektor, mod uafhængighed af olie og langt mere miljø og klimamæssig forsvarlig er man også nødt til at sætte fokus på energieffektivitet. Forbedring af energieffektiviteten og dermed reduceret energiforbrug og behov for olie, bør være et vigtigt element i denne strategi. Her tænkes også at energieffektivitet bør være en faktor, som nye brændstoffer og teknologier måles i forhold til. Det nytter ikke at indføre alternative drivmidler, som samtidig betyder et større energiforbrug.

DØR og DN mener, det er en rigtig god idé at opstille konkret mål for infrastrukturen og ikke mindst arbejde på en standardisering med fælles tekniske specifikationer. DN og DØR støtter faste bindende mål, ikke mindst for at sikre investeringerne i de nye teknologier.

DN og DØR er også enig med kommissionen i, at der er behov for flere forskellige typer af brændstoffer, da en type ikke vil kunne erstatte benzin- og diesel-forbruget. I den forbindelse er det imidlertid vigtigt, at der sker en vurdering af, hvor de forskellige brændstoftyper anvendes mest effektivt. DØR og DN vil gerne pege på, at elektrificering er vigtig i forhold til personbiler, mens gas og biobrændstoffer kan reserveres til den tunge trafik.

I forhold til sikring af infrastruktur til elektriske køretøjer, vurderer vi, at minimumskravet til opstilling af ladestander er realistisk og fornuftigt, men at det er sandsynligt, at der bliver brug for en udbygning udover dette minimumskrav for Danmarks vedkommende. Behovet for yderligere offentligt tilgængelige ladestander kan minimeres ved at sikre flere udgange/stik på hver ladestander. Ligesom med mobiltelefoner er det væsentlige ikke, om du kan bruge din operatør fra hver eneste mast – eller i dette tilfælde ved hver eneste ladestander. Det afgørende er, at der skal være mulighed for fornuftige roamingaftaler, ligesom det er vigtigt, at forbrugerne har mulighed for frit at vælge leverandør (også selvom anden leverandør bruges til bopælen), som det er beskrevet i Artikel 4 stk. 8

I forhold til sikring af infrastruktur for gaskøretøjer (CNG og LNG) betragter vi Kommissionens forslag som et godt skridt i den rigtige retning, under forud-



sætning af, at der indtænkes en langsigtet substitution af naturgas med Biometan.

Biobrændstoffer fylder en del i strategien, og DØR og DN er enige i, at biobrændstoffer kommer til at spille en rolle i fremtidens europæiske transportsektor. Der er imidlertid en række problematikker tilknyttet biobrændstoffer, som betyder, at man ikke over en bred kam kan kalde biobrændstoffer miljøvenlige. Disse problematikker skulle gerne blive håndteret i Brændstofkvalitetsdirektivet samt VE direktivet, men det er ikke desto mindre vigtigt i dette forslag at fremhæve behovet for bæredygtige biobrændstoffer, herunder krav til at CO₂-udledningen reduceres med mere end 50 %, at ILUC-faktoren regnes med og at der i det hele taget bliver lavet en plan for udfasning af 1. generations biobrændstoffer og en plan for indfasning af 2. generations biobrændstoffer. Både DN og DØR ser gerne, at der bliver fastlagt klare mål for 2. generations biobrændstoffer og en frasortering af biobrændstoffer, der reelt ikke bidrager til de overordnede mål.

Ligeledes er det ikke åbenlyst, at der bør lægges vægt på brugen af LPG og Brint i forbindelse med sikring af en infrastruktur til alternative drivmidler. Selvom kravene til etablering af infrastruktur er begrænsede for disse brændstoftyper, har de hver især karakteristika, der efter vores opfattelse ikke gør dem egnede til at pålægge medlemsstaterne at sikre infrastrukturen til disse på nuværende tidspunkt. For brints vedkommende bør drivmidlet dog stadig indgå i Kommissionens rapportering til Parlamentet, hvor det løbende kan vurderes, om der på et senere tidspunkt bør stilles krav til medlemsstaterne.

Dansk Industri har følgende bemærkninger:

DI bakker op om ambitionen om at gennemføre en grøn omstilling af transportsektoren, men ønsker samtidig at minde om, at denne omstilling tager tid.

Transportsektoren er allerede i gang med den grønne omstilling. CO₂-udledningen stiger ikke i samme takt som transportvæksten, hvad der bl.a. kan tilskrives den teknologiske udvikling og brugen af biobrændstoffer.

Vejen til grøn omstilling går via fortsat energieffektivisering af kørslen, nye køretøjer og alternative drivmidler. Det er vigtigt i den fremadrettede indsats at sikre fortsat høj mobilitet, valgfrihed for forbrugeren og omkostningseffektivitet i fremme af innovative teknologier.

Angående Kommissionens meddelelse vedr. miljøvenlig energi til transport, COM(2013)17 FINAL, ønsker DI at fremhæve – og erklære sig enig i - følgende betragtninger fra Kommissionen:

- at der ikke findes én samlet brændstofløsning for fremtidens mobilitet,
- at alle de vigtigste alternative brændstoffer skal undersøges med hver transportforms behov for øje



- at EU's strategi for at opfylde alle transportformers behov på langt sigt skal være teknologineutral

Side 70/113

Særligt sidste punkt bør være det ledende princip i udformningen af foranstaltninger til fremme af infrastruktur for alternative brændstoffer. Derfor undrer det DI, at Kommissionen i sit direktivforslag opstiller faste målsætninger for omfanget af infrastrukturen for én teknologi, mens den for andre teknologier nøjes med at stille krav om "tilstrækkelig" infrastruktur.

Det er en sympatisk tanke at fremskynde elbilers markedspenetration ved at etablere en omfattende ladeinfrastruktur, men dette må ikke betyde, at omkostningerne herved væltes over på alle forbrugere uanset hvilket drivmiddel disse benytter. Forslaget vurderes ikke at være i tråd med princippet om hverken teknologineutralitet eller betragtningen om, at løsningen er samspil mellem en række teknologier.

Regeringen opfordres derfor til at arbejde for en mindre diskriminerende tilgang, der – under hensyn til teknologineutralitet og omkostningseffektivitet – sikrer fremme af alle transportløsninger på en ensartet måde. Det vil sige, at man i direktivet enten bør opstille mål for antallet af ladestander/tankstationer for alle brændstoftyper eller også bør Kommissionen nøjes med at opfordre medlemsstaterne til at sikre tilstrækkelig infrastruktur. DI opfordrer til at Regeringen arbejder for den sidstnævnte tilgang.

I forlængelse af Kommissionens bekendelse til teknologineutralitet kan det endvidere undre, at man i forslaget ikke forholder sig til infrastrukturen vedrørende rene biobrændstøfløsninger, f.eks. E85, B95 og B100. Det bør også være muligt for forbrugere at vælge disse løsninger, særligt taget Kommissionens indsats for at sikre bæredygtigheden af biobrændstoffer gennem revisionen af direktiverne 2009/28/EF og 2009/30/EF i betragtning. Regeringen opfordres derfor til at arbejde for, at også infrastrukturen for rene biobrændstøfkonzentrationer fremmes under det foreslåede direktiv.

I artikel 6.1 er der uoverensstemmelse mellem den danske oversættelse og den engelske original. I den danske fremgår det, at der skal være LNG-tankstationer i alle TEN-T-havne. I den engelske version er der krav om LNG-tankstationer i "TEN-T Core Network" – dvs. hovedhavne.

Fsva. Kommissionens forslag om etablering af fælles standarder og grænseoverskridende mobilitet kan DI erklære sin støtte til forslaget.

I øvrigt henvises til bilag 1, der indeholder DI's ændringsforslag til direktivet.

Bilag 1

Artikel	Kommissionens forslag	DI ændringsforslag	Bemærkning
----------------	------------------------------	---------------------------	-------------------



4	Stk. 1. Medlemsstaterne sikrer, at der senest den 31. december 2020 opstilles minimumsantal ladestandere til elektriske køretøjer, der er anført i tabellen i bilag II	Stk. 1. Medlemsstaterne sikrer, at et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer er til rådighed senest den 31. december 2020	<i>Det fornødne antal ladestandere til elektriske køretøjer må bero på markedsudviklingen og kan ikke fastslås nu uden betydelig risiko for offentlige fejlinvesteringer.</i>
	Stk. 2. Mindst 10 % af alle ladestanderne skal være offentligt tilgængelige	Udgår	
7 (ny)	-	Forsyning af rene biobrændstoffer til transport	<i>Direktivet bør være teknologineutralt og sikre, at alle de vigtigste alternative brændstoffer fremmes</i>
	-	1. Medlemsstaterne sikrer, at der senest den 31. december 2020 er et tilstrækkeligt antal offentligt tilgængelige tankstationer til rådighed, med maksimale afstande på 150 km, således at køretøjer, der kan anvende rene biobrændstoffer vil kunne færdes i hele Unionen	

Dansk Transport og Logistik har følgende bemærkninger:

DTL har følgende bemærkninger til Transportministeriets høring vedrørende Kommissionens meddelelse 'Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer' samt 'Forslag til direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer'.

DTL er generelt positiv over for initiativer, der kan bidrage til at sikre transporterhvervet alternative drivmidler til dieselolie, og DTL ser et potentiale i naturgas og biogas. Vi er dog meget usikre på den samlede økonomi i anvendelse af gas i tunge erhvervskøretøjer (lastbiler), idet lastbilerne angiveligt bliver væsentligt dyrere i anskaffelse (måske 400.000 kr. pr. lastbil), og da især LNG-fyldestationer er meget dyre at anlægge.



I præambelens punkt 22 nævnes LNGs potentiale som lavemissionsbrændstof for tungere køretøjer.

Art. 6 (3) kræver konkret, at LNG tankstationer er tilgængelige med højst 400 km afstand indenfor det transeuropæiske netværk inden udgangen af 2020, til brug for tunge erhvervskøretøjer.

Direktivet kræver, at de enkelte medlemsstater selv etablerer rammerne for at opnå målet og finansieringen er uklar. EU støtter gennemførelsen gennem TEN programmet, og der lægges op til private investeringer. I bilag 1(3) nævnes dog også øremærkede offentlige budgetter, men det står ikke klar hvorledes finansieringen skal tilvejebringes.

Bilag 1(2) omhandler incitamentter til brug af eksempelvis LNG-køretøjer og –brændstof, eksempelvis gennem skattelettelser eller præferenceadgang for LNG-drevne køretøjer. DTL er betænkelig ved, om dette vil kunne presse vognmandsvirksomheder ud i nye investeringer, som de måske ikke har mulighed for at finansiere. Såfremt man syd for grænsen, eksempelvis i Tyskland, er længere fremme på dette område, vil sådanne incitamentspakker kunne true det danske vognmandserhvervs konkurrenceevne.

Inden endelig stillingtagen til en satsning på gas til lastbiler, bør overstående økonomiske og konkurrenceevnemæssige overvejelser belyses nærmere.

Energi- og olieforum har følgende bemærkninger:

Energi- og olieforum (EOF) er enig i, at en velfungerende infrastruktur er grundlaget for at introducere alternative brændstoffer til transport. Men etableringen bør ske på markedsmæssige vilkår for at undgå overkapacitet og uensigtsmæssige placeringer i forhold til de eksisterende transportmønstre.

Vi er derfor enige med Kommissionen, når det bliver understreget, at opbygningen af infrastrukturen ikke må belaste de offentlige budgetter, og skal ske med private investeringer. Men bindende mål kan nemt føre til, at der investeres i infrastruktur, som efterfølgende viser sig overflødig, fordi det erfaringsmæssigt er meget vanskeligt at forudsige hvilke teknologier der får succes, og hvor hurtigt de udbredes til forbrugerne.

Der kan derfor være en stor risiko for, at bindende mål vil føre til unødvendige omkostninger for samfund, forbrugere og skatteborgere.

Vi kan derfor ikke støtte, at der fastsættes bindende mål for opbygning af en infrastruktur til alternative brændstoffer.



Derudover er der allerede igangsat en række initiativer i de forskellige medlemsstater, som på forskellig vis fremmer opbygningen af en infrastruktur til alternative brændstoffer.

- I Sverige er der eksempel krav om minimum en ”stander” til alternative brændstoffer på alle større tankstationer.
- I Tyskland opbygges der tankningsfaciliteter til naturgaskøretøjer drevet af afgiftslettelser på naturgas og øget salg af naturgasbiler.
- I Danmark har udmøntningen af Energiaftalen fra marts 2012 resulteret i en pulje på 40 millioner kroner til opbygning af ladestandere til elbiler, 20 millioner kroner til infrastruktur til naturgasbiler og 10 millioner kroner til infrastruktur til brintbiler.

Herudover har både Dansk Elbil Alliance og Better Place gentagne gange påpeget, at infrastrukturen til elbiler er på plads i Danmark, og at vi ikke længere står med en problematik om hønen og ægget i forhold til at udbrede elbilerne. Se f.eks. Ingeniørens hjemmeside 11. februar 2013:

<http://ing.dk/artikel/136304-replik-det-var-hoenen-der-lagde-ladeinfrastrukturen>.

Før der igangsættes yderligere lovgivningsmæssige initiativer op opbygning af infrastruktur, bør der – uanset EU-kommissionens forlag – derfor være sikkerhed for at de initiativer, der allerede er i gang i de enkelte medlemsstater, ikke er tilstrækkelige til at sikre en markedsbaseret opbygning af infrastruktur til alternative brændstoffer.

Nationale politikrammer til sikring af infrastruktur

Kommissionen understreger flere steder i materialet, at infrastrukturen skal opbygges, uden at det belaster de offentlige finanser.

Det stemmer efter vores opfattelse ikke overens med direktivforslagets krav i artikel 3 og bilag 1 om en national politikramme for udviklingen af markedet for alternative brændstoffer.

I henhold til bilag 1 skal politikrammen som minimum indeholde en række elementer i form af blandt andet:

- Direkte incitament til køb af transportmidler.
- Mulighed for skatteincitament til fremme af brug af transportmidler.
- Støtte til etablering af infrastruktur.

Alle tre elementer vil efter vores vurdering direkte belaste de offentlige budgetter til trods for Kommissionens overordnede intention med direktivforslaget. Der bør derfor ske en nøjere afklaring af, om forslaget reelt kan gennemføres uden at belaste de offentlige finanser i medlemsstaterne med de elementer til politikramme, der forslås fra Kommissionens side.

Definition af alternative brændstoffer



Direktivets definition af alternative brændstoffer virker ikke konsistent.

I direktivets artikel 2 er "alternative brændstoffer" defineret:
"som brændstoffer, der erstatter fossile brændstoffer til transport".

Men alternative brændstoffer omfatter i direktivet både naturgas og LPG. Begge produkter er fossile. Dertil kommer, at el også i de næste mange år frem primært vil være baseret på fossile kilder.

Så i det lys vil der ikke være tale om at erstatte fossile brændstoffer til transport med ikke-fossile brændstoffer.

Naturgas har per energienhed et lavere CO₂-udslip end både benzin og diesel. Men en personbil der kører på CNG vil have et højere CO₂-udslip per kørt km end en tilsvarende dieselbil. Tilsvarende vil gøre sig gældende for varebiler og tungere køretøjer, som for eksempel busser og lastbiler, der kører på CNG i stedet for diesel.

Kun hvis lastbilen kører på LNG vil den have et CO₂-udslip per km, der ligger på niveau eller under en tilsvarende lastbil, der kører på diesel.

Endelig har anerkendte eksperter i flere sammenhænge fastslået, at introduktionen af et større antal elbiler i Norden, på grund af samspillet i det Nordeuropæiske el-system, i de næste mange år primært vil blive opladet med fossilt baseret el (marginal el-produktion).

Se for eksempel:

<http://eof.dk/Viden/Publikationer/~media/Grafer%20og%20pdf/1047-%20Personbilers%20CO2-emissioner.ashx>

Eller <http://internationaltransportforum.org/jtrc/PolicyBriefs/PDFs/2012-06-14.pdf>

Infrastruktur til el-biler

Vi kan støtte at der fastsættes en fælles standard for ladestik til el-biler og strømforsyning til søgående fartøjer.

Det giver god mening at skibe der ligger i havn i længere tid bliver koblet på el-nettet. Tilsvarende vil en fælles standard for ladestik til el-biler sikre, at el-biler kan bevæge sig mellem medlemsstaterne.

Lokal kørsel eller over længere strækninger?

Det er uklart, om opbygningen af infrastruktur til el-biler kun skal sikre mobilitet i forhold til nærtrafik eller kørsel over større strækninger og mellem medlemsstaterne.



På den ene side fremgår det af tabel 1 i meddelelsen og flere andre steder i teksten i såvel meddelelsen som direktivforslaget, at el-biler primært egner sig til kørsel på korte strækninger og i byområder.

På den anden side anføres det i teksten forud for tabel 1, at alle alternative brændstoffer nævnt i tabel 1 bør være tilgængelige i Europa. I direktivforslagets gennemgang af de juridiske aspekter af forslaget er det desuden anført "... så køretøjerne kan lades op undervejs og dermed øge deres rækkevidde".

Endelig er der i direktivet en bestemmelse (artikel 4.8.) der sikrer at brugeren altid frit kan vælge leverandør af el, uanset hvilken medlemsstat opladningen sker i. Formålet med dette må vel kun være, at elbilsejere fra andre medlemsstater skal have sikkerhed for at de kan få opladet deres bil via en offentlig tilgængelig ladestander i en anden medlemsstat?

EU-kommissionen slår altså på den ene side fast, at elbiler ført og fremmest egner sig til korte distancer men synes på den anden side samtidig at ville opbygge en infrastruktur, der skal gøre det muligt at bruge elbilerne på længere distancer. Det virker som en modsætning og må skabe bekymring for, at man med direktivforslaget ønsker at opbygge en infrastruktur, der ikke passer til elbilernes grundlæggende egenskaber, fordi man overvurderer den rolle, som elbilerne reelt har mulighed for at spille i fremtidens transportsystem i forhold til længere distancer.

Omkostning til infrastruktur

Ifølge Konsekvensanalyse – tabel 8 og 12 – udgør omkostningen til infrastruktur til el-biler omkring 75 % af den samlede omkostning til opbygning af infrastruktur til alternative brændstoffer uanset det valgte policy-scenarie – svarende til 4 til 8 milliarder Euro.

Det ser ud til at forudsætningen for denne pris er, at der ikke skal opbygges yderligere reservekapacitet til el-produktion og forstærkning af el-nettet.

Men direktivet fastslår samtidig, at der skal være mindst 10 % offentligt tilgængelige ladestander, og ladestanderne skal medvirke til at øge el-bilens rækkevidde, sandsynligvis på tværs af medlemsstaterne. Hvis det er rigtigt skal de offentligt tilgængelige ladestander derfor være hurtigt ladende. Og de skal kunne sikre opladning af bilerne på hvilket som helst tidspunkt af døgnet, herunder perioder med spidsbelastning.

Det vil stille krav om både reservekapacitet og forstærkning af el-nettet. Det ser ikke ud til at disse omkostninger er indregnet i omkostningen til infrastruktur. Ifølge konsekvensanalysen kan det blive en væsentlig omkostning, som naturligvis må medtages i vurderingen af forslaget økonomiske konsekvenser.

Støtte til elbiler eller infrastruktur



Vi vil også påpege, at en større udbredelse af infrastruktur til elbiler forudsætter at forbrugerne er villig til at købe elbiler. Her er vi enige med Kommissionen i, at sikkerhed for at kunne komme frit omkring er en væsentlig faktor. Men prisen på elbilen i forhold til alternativerne, hvad enten det er en traditionel benzin- eller diesebil, eller en gasdrevne bil, er en anden væsentlig faktor. Og her vil elbilen uden massiv offentlig støtte fortsat være væsentlig dyrere end førnævnte alternativer.

Så uden offentlig støtte, enten direkte i forbindelse med købet af elbilen eller til driften af elbilen, vil elbilen ikke opnå den udbredelse som er forudsat i forhold til de mål der er opsat i direktivet. Selv om direktivet forudsætter at infrastrukturen ikke må belaste de offentlige budgetter, så vil det i sidste ende blive tilfældet. Enten fordi private investorer ikke ønsker at opbygge infrastrukturen på grund af usikkerhed om behovet og dermed rentabiliteten. Eller fordi elbiler fortsat skal støttes massivt for at forbrugerne vælger at købe dem.

Samfundsøkonomisk omkostning og CO₂-reduktions pris

Som tidligere anført er der tale om et omfattende materiale som det ikke har været muligt at gennemgå i detaljer. Vi har derfor ikke kunnet gennemgå alle konsekvensanalysens forudsætninger og resultater. Vi bemærker dog, at der er eksempler på en urimelig selektion i de kilder som konsekvensanalysen anvender til at opgøre de økonomiske fordele ved direktivets forslag om faste mål for infrastruktur. Men samtidig undlader konsekvensanalysen at pege på samme kilders forbehold.

For eksempel citeres International Transport Forum i konsekvensanalysen afsnit 5.1.4. punkt 166 på side 58. Men samme kilde konkluderer også i sin analyse af elbiler fra 2012:

- Societal costs for electric cars and vans range from €7k to €12k more than fossil fuelled equivalents.
- The costs of reducing CO₂ emissions by promoting electric cars, even with low carbon electricity, remain high.

Se:

<http://internationaltransportforum.org/jtrc/PolicyBriefs/PDFs/2012-06-14.pdf>

<http://internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201203.pdf>

Infrastruktur til brintbiler

I henhold til præambelen til direktivet – nummer 18 – skal direktivet sikre at medlemsstaterne opbygger en infrastruktur til brintkøretøjer, så de kan færdes i hele Unionen.

Men i henhold til direktivets artikel 5 er det kun i medlemsstater hvor der på tidspunktet for direktivets vedtagelse allerede eksisterer brinttankstationer at der skal etableres en landsdækkende infrastruktur.



Betyder det så at medlemsstater uden brinttankstationer ikke bliver forpligtiget til at sikre en infrastruktur til brint? Dermed vil brintkøretøjer ikke kunne færdes frit i hele Unionen, i strid med direktivets intentioner.

Infrastruktur til naturgas

Vi kan støtte at der opbygges et netværk af LNG tankstationer i alle søhavne i det transeuropæiske transportnet.

Derudover har vi ikke yderligere kommentarer til direktivets forslag om en infrastruktur til naturgas (LNG/CNG) udover vores generelle kommentar og definitionen af naturgas som et alternativt brændstof – jævnfør ovenfor.

Vi skal dog bemærke, at det er vores indtryk, at den igangværende opbygning af infrastruktur til specielt CNG i de øvrige medlemsstater er drevet af en betydelig afgiftslettelse på CNG til transport.

Infrastruktur til LPG

Vi er enige med Kommissionen i, at der overordnet er en veludbygget infrastruktur til LPG i Unionen. Men Danmark adskiller sig fra stort set resten af Europa ved ikke at have et netværk af LPG-stationer.

Hvis der på Europæisk plan skal være en infrastruktur til LPG som sikrer at køretøjer kan færdes frit i hele Europa kræver det at der også i Danmark etableres en dækkende infrastruktur til optankning af LPG køretøjer.

Det er vores indtryk at opbygningen af infrastruktur til LPG i de øvrige medlemsstater er drevet af en betydelig afgiftslettelse på LPG til transport.

Forenede Danske Motorveje har følgende bemærkninger:

FDM er givet mulighed for at fremsætte bemærkninger til EU-kommissionens udspil til fremme af miljøvenlig transport i Europa i form af meddelelse [COM(2013) 17] og direktivforslag [2013/0012 (COD)]. FDM har i den forbindelse følgende bemærkninger.

Som forbrugerorganisation skal FDM indledningsvist udtrykke tilfredshed med EU-Kommissionens intention om at fremme rammebetingelser, der på sigt kan sikre bilisterne adgang til alternative drivmidler. FDM noterer ligeledes med tilfredshed, at EU-Kommissionen i sit udspil lægger vægt på, at der skal en række teknologier i spil, hvis man vil opnå CO₂-målsæningerne på transportområdet på længere sigt. FDM har længe opfordret til en mere teknologineutral tilgang til alternative drivmidler, og vi hilser derfor velkomment, at EU-kommissionens forslag favner bredt.

I forhold til Kommissionens mere konkrete forslag om krav til antallet af lade-standere i de enkelte Europæiske lande, er FDM mere skeptisk. Helt præcist



foreslår kommissionen en konkret målsætning om at der i Danmark i 2020 skal være 54.000 ladestandere, heraf 5.000 i der er offentligt tilgængelige. Dette er angiveligt baseret på en antagelse om, at der i 2020 skal køre 200.000 elbiler i Danmark. Det kan konstateres, at der er omkring 1300 elbiler i Danmark og at salget i 2012, der var rekordår for salget af biler generelt, var på 527 stk.

Her vil FDM gøre opmærksom på, at flere lande – herunder Danmark og Tyskland – har nedjusteret forventningerne til, hvor mange elbiler der vil køre på vejene i 2020. Salgstallene for elbiler har i de senere år ligget noget under forventningerne fra blandt andet leverandører og offentlige myndigheder, og FDM vil gerne opfordre til, at EU-Kommissionen fastsætter målsætninger efter realistiske og ikke optimistiske prognoser for udbredelsen af elbiler.

I Danmark har vi allerede et stort set landsdækkende dobbeltnet af ladestandere i form af dels traditionelle langsom og hurtig ladere og dels batteriskiftestationer. Alligevel er salget af elbiler i Danmark yderst begrænset (3 promille af nybilsalget).

I forlængelse heraf mener FDM ikke, at antallet af solgte elbiler til private personer afhænger af antallet af ladestandere. Derimod tyder det på, at elbiler i brug på nuværende tidspunkt er fuldt dækket ind i forhold til lademuligheder. Det er derimod FDMs opfattelse, at årsagen til at elbilen stadig ikke har slået igennem hos forbrugerne skal findes i det forhold, at elbilen for mange stadig ikke dækker behov i forhold til rækkevidde, pris og funktionalitet.

Desuden vil FDM gerne minde om, at der allerede nu er to kommercielle selskaber, der på markedsvilkår har opstillet et landsdækkende net af ladestandere. I det lys finder FDM det ikke uproblematisk, hvis staten på vegne af EU skal til at intervenere i markedet.

Landbrug og Fødevarer har følgende bemærkninger:

- Det er problematisk, at direktivet ikke understøtter udbredelsen af avancerede biobrændstoffer, men primært fokuserer på infrastruktur i forhold til elektricitet, gas og brint.
- Avancerede biobrændstoffer er en af de billigste og mest effektive midler til at opnå reduktion af CO₂. Udbredelsen af avancerede biobrændstoffer kan ske via eksisterende infrastruktur, men kræver et markedstræk der kan skabe basis for en produktion. Dette skal fremhæves i direktivet.
- Erfaringen viser at elektricitet til transport endnu er umoden til udbredelse, hvorimod gas er en afprøvet og udbredt teknologi i Europa, hvor det giver mening at styrke infrastrukturen.



Landbrug og Fødevarer ønsker at takke for muligheden for at kommentere på det fremsendte og har følgende bemærkninger:

Landbrug og Fødevarer ønsker at tilstræbe mindre afhængighed af fossile brændstoffer, større prisstabilitet og reducerede drivhusgasemissioner gennem introduktion af alternative og attraktive brændstoffer. I den sammenhæng tages der med direktivet et skridt i den rigtige retning.

Fremme af alternative drivmidler bør dog, i så høj grad som muligt, ske på markedsøkonomiske vilkår uden at favorisere særlige alternative teknologier, da ingen kan forudse, hvilken teknologi det vil være bedst at satse på i fremtiden. På langt sigt er det således realistisk, at de forskellige transportformers behov bygger på en kombination af alternative brændstoffer.

Direktivforslaget indeholder kun initiativer som vil fremme elektricitet, brint og gas og overser totalt, at det også er nødvendigt med et markedstræk for avancerede biobrændstoffer. Dette kan undre, når Kommissionen samtidig hævder at indtage en teknologineutral tilgang til fremme af de alternative brændstoffer.

Biobrændstoffer er det eneste drivmiddel som kan benyttes i den allerede eksisterende vognpark og udgør derfor et af de billigste og mest effektive måder til reduktion af CO₂ og til at opfylde målet om 10% VE i transport i 2020. Endvidere kan biobrændstoffer også benyttes til tung transport. Det er altså et alternativt brændstof, som vil kunne spille en rolle på både kort og langt sigt.

I dag er det økonomiske incitament til at producere avancerede biobrændstoffer ret begrænset, da produktionen er væsentligt dyrere end både fossile brændstoffer og konventionelle biobrændstoffer. Den største udfordring er dog at skabe økonomisk sikkerhed for de meget væsentlige investeringer i sofistikerede bioraffinaderier som er påkrævet for at avancerede biobrændstoffer kan blive udbredt. En sådan økonomisk sikkerhed vil kunne opnås gennem fx et obligatorisk iblandingskrav for avancerede biobrændstoffer. Hvor de strukturelle udfordringer for el, brint og gas således er infrastrukturelle, så er udfordringerne for avancerede biobrændstoffer markedsfølsomme. Denne udfordring bør tages lige så alvorligt som de infrastrukturelle udfordringer for elektricitet, gas og brint.

Det er endvidere Landbrug & Fødevarers opfattelse, at det er en forkert satsning at forsøge at udbrede alternative brændstoffer som endnu ikke er markedsparate. For elektricitet er de basale tekniske udfordringer ikke løst og transportmidlerne kan stadig kun køre over meget korte afstande. Ligeledes er der heller ingen tung transport som kan benytte elektricitet. Disse forhold til trods er der i de seneste år blevet investeret i infrastruktur til elektricitet uden at dette har givet et større kundegrundlag. ”Hønen-og-ægget” problematikken med elektricitet løses altså ikke gennem investeringer i infrastruktur – snarere



må man blot erkende, at dette alternative brændstof endnu ikke er modent til større udbredelse.

Gas er derimod et alternativt brændstof, som Landbrug & Fødevarer ser god mening i at udbrede. Det er en velafprøvet, udbredt og meget effektiv teknologi, hvor en dansk infrastruktur for øjeblikket er fraværende. Danmark er således et af de få europæiske lande, hvor gas ikke benyttes som brændstof. Det giver derfor god mening at investere i infrastruktur til gas.

I det fremsendte skelner Kommissionen mellem første og anden generations biobrændstoffer (kapitel 2.4., meddelelse fra Kommissionen). Landbrug & Fødevarer vil gerne anholde denne skelnen og i stedet opfordre til, at biobrændstoffer vurderes enkeltvist i forhold til deres værdi og indvirkning på miljø og fødevarer-situationen. Adskillelsen mellem første og anden generation er usikker og forvirrende og der er en risiko for at bæredygtige biobrændstoffer bliver udelukket fordi de umiddelbart falder i den forkerte kategori. Kommissionen kommer selv til at gøre samme fejltagelse i den fremsendte meddelelse. Her beskriver Kommissionen animalsk fedt som første generations biobrændstof til trods for, at biobrændstoffer af animalsk fedt er baseret på slagteriaffald m.v. Det vil altså normalt blive betegnet anden generations biobrændstof.

NOAH Energi og Klima har følgende bemærkninger:

Generelt støttes at det gøres nemmere at bruge vedvarende energi i transporten ved at det gøres lettere at tanke brint og oplade elbiler i EU. Derimod mener vi ikke at der er behov for at bruge offentlige ressourcer på en omstilling mellem to fossile brændsler, i dette tilfælde olie og gas, og mener derfor ikke at der skal være EU-krav om gas-tankstationer (CNG og LNG).

For direktivforslagets artikel 3 om nationale politiske rammer foreslår vi at de krævede nationale politikrammer skal indeholde en målsætning om transportens omstilling til vedvarende energi (herunder VE-baseret elproduktion), og at der skal være vurderinger af drivhusgaseffekterne af de politiske tiltag og støtteforanstaltninger, der foreslås for at gennemføre de nationale politikrammer.

For artikel 4 om el til transport foreslår vi at der indføres regler om at jernbaner skal elektrificeres, hvor det er samfundsøkonomisk rentabelt med en forventet kommende øget jernbanetrafik, og at der indføres regler for et flytte vejtransport til eldrevet jernbanetransport, f.eks. med godsomladestationer mellem vejtransport og jernbanetransport.

Med hensyn til ladestanderer til elbiler vurderer vi umiddelbart at det foreslåede antal på 5000 offentligt tilgængelige ladestanderer i Danmark i 2020 er et rimeligt niveau. Det svarer til en ladestander pr. 1000 indbyggere. Vi kan derimod ikke se at der er behov for at EU stiller krav om 49.000 ladestanderer, der ikke er offentligt tilgængelige (angiv t i bilag II). I stedet kunne EU stille krav om at man skal have ret til at tilslutte en privat ladestander til elnettet uden at betale



for evt. netforstærkning, svarende til de danske regler for tilslutning af vindmøller.

For artikel 5 om brint til transport, støtter vi forslaget om at der fremtil 2020 opstilles brinttankstationer nok til at man kan færdes med brintbiler. Vi mener at de i tættere befolkede lande som Danmark skal opstilles med 250 km afstand, frem for som foreslået med 300 km afstand.

Vi mener at det også bør overvejes at opstille brinttankstationer til lastbiler og til national skibstrafik, f.eks. færger.

For artikel 6 mener vi ikke at der skal være offentlige krav om etablering af tankstationer til gas, hverken CNG eller LNG. Vi foreslår derfor at art. 6 stk.1-6 fjernes.

Kommentarer til EU Kommissionens meddelelse ”Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer.

Meddelelsen beskæftiger sig næsten udelukkende med energiforsyning af de forskellige transportformer. De tager ikke stilling til at de forskellige transportformer har meget forskellig energieffektivitet. Ligeledes ser den bort fra mulighederne for at reducere olieforbrug ved at skifte fra vej eller luftfart til eldrevne jernbaner. Et sådant skift vil både reducere energiforbrug og give mulighed for at bruge el, da jernbanerne er elektrificerede over det meste af Europa.

Den manglende fokus på at opnå forbedringer ved at ændre transportmidler betyder også at meddelelsen mangler forslag til at optimere det samlede transportsystem, ved både at skifte til effektive transportmåder(jernbaner og skibe) for længere transport, og samtidig skifter til eldrift eller brint som brændsel, hvor det er muligt. Hvis en samlet optimering af transportsektoren tages med, vil det give andre prioriteringer af udvikling og forskningsmidler, end foreslået i meddelelsen.

Meddelelsen medtager kun i meget begrænset omfang de problemer, der er med bæredygtighed af biobrændsler. Den nævner heller ikke at LNG har en højere miljøbelastning end anden gas p.g.a. det store energiforbrug ved at gøre gassen flydende. Begge dele bør tages med i meddelelsen og i de kommende beslutninger om bedre transport systemer.

Ved fortsat at satse på fossile brændsler, incl. gas, er det ikke muligt at opnå den væsentlige reduktion af transportens CO₂-udslip, der er behov for, for at sikre et stabilt klima. Vi foreslår derfor at el-og brintdrift får højere prioritet end foreslået i meddelelsen, i forhold til de fossile brændsler inkl. gas.

Rederiforeningen har følgende bemærkninger:



Rederiforeningen finder det positivt, at Kommissionen bl.a. har påbegyndt udarbejdelsen af en omfattende LNG strategi for søfartsområdet. Flere danske nærskibsrederier rammes hårdt, når svovlkravene i Nord- og Østersøen træder i kraft i 2015. LNG er et af redskaberne til at opfylde kravene, men det er forbundet med store investeringer både for rederierne i form af motorer til gasdrift og i form af infrastruktur til bunkringsmuligheder. Derfor finder Rederiforeningen det naturligt, at Kommissionens strategi kædes sammen med Vækstplanen for Det Blå Danmark, hvor regeringen vil understøtte konkrete etableringer af LNG bunkringsstationer til lands og til vands. I den forbindelse vil Rederiforeningen gerne henlede opmærksomheden på rapporten Natural Gas for Ship Propulsion in Denmark, som peger på havne og ruter, hvor der med fordel kan etableres bunkringsmuligheder og sejles på LNG. Rapporten findes her:

<https://www.shipowners.dk/default.aspx?func=textfile.download&id=726927>

Elektricitet nævnes også som alternativt brændstof, der navnlig er attraktivt til anvendelse i elektriske køretøjer på både to og fire hjul i byområder. I de sidste par år er der dukket flere skibsprojekter op, hvor fremdrivningseffekten frembringes af elmotorer, som får deres strøm enten fra batterier eller brændselsceller. Batterierne tænkes opladet i havn via landtilslutning eller via dieselektriske generatorer om bord på skibene. Scandlines arbejder eksempelvis med et projekt, hvor sidstnævnte princip tænkes benyttet, mens en række mindre kommuner ser ud til at interessere sig for mindre ø-færgeprojekter, der forventes opladet, mens færgerne ligger i havn om natten.

EU behandler for tiden et forslag til ændring af energibeskatningsdirektivet, hvor det foreslås at indføre en forsøgsperiode, hvor levering af strøm til skibe ved kaj afgiftsfritages. Det støtter Rederiforeningen, men kan pege på, at hvis elektricitet skal benyttes som fremdrivningsmiddel under sejlads, skal det sikres, at denne afgiftsfritagelse også omfatter strøm, der leveres til brug undervejs dvs. sejlads, således at afgifterne ikke tilskynder til at undlade at bruge elektricitet som fremdrivningsmiddel.

Med baggrund i ovennævnte finder Danmarks Rederiforening det positivt, at der i direktivforslaget nævnes, at medlemsstaterne skal sikre, at der etableres strømforsyning fra land til søgående fartøjer.

VedvarendeEnergi har følgende bemærkninger:

VedvarendeEnergi støtter at det gøres nemmere at bruge vedvarende energi i transporten ved at det gøres lettere at tanke brint og oplade elbiler i EU. Derimod mener vi ikke at der er behov for at bruge offentlige ressourcer på en omstilling mellem to fossile brændsler, i dette tilfælde olie og gas, og mener derfor ikke at der skal være EU-krav om gas-tankstationer (CNG og LNG).



For direktivforslagets artikel 3 om nationale politiske rammer foreslår vi at de krævede nationale politikrammer skal indeholde en målsætning om transportens omstilling til vedvarende energi (herunder VE-baseret elproduktion), og at der skal være vurderinger af drivhusgaseffekterne af de politiske tiltag og støt-teforanstaltninger, der foreslås for at gennemføre de nationale politikrammer.

For artikel 4 om el til transport foreslår vi at der indføres regler om at jernbaner skal elektrificeres, hvor det er samfundsøkonomisk rentabelt med en forventet kommende øget jernbanetrafik, og at der indføres regler for et flytte vejtransport til eldrevet jernbanetransport, f.eks. med godsomladestationer mellem vejtransport og jernbanetransport.

Med hensyn til ladestandere til elbiler vurderer vi umiddelbart at det foreslåede antal på 5000 offentligt tilgængelige ladestandere i Danmark i 2020 er et rimeligt niveau. Det svarer til en ladestander pr. 1000 indbyggere. Vi kan derimod ikke se at der er behov for at EU stiller krav om 49.000 ladestandere, der ikke er offentligt tilgængelige (angive t i bilag II). I stedet kunne EU stille krav om at man skal have ret til at tilslutte en privat ladestander til elnettet uden at betale for evt. netforstærkning, svarende til de danske regler for tilslutning af vindmøller.

For artikel 5 om brint til transport, støtter vi forslaget om at der fremtil 2020 opstilles brinttankstationer nok til at man kan færdes med brintbiler. Vi mener at de i tættere befolkede lande som Danmark skal opstilles med 250 km afstand, frem for som foreslået med 300 km afstand. Vi mener at det også bør overvejes at opstille brinttankstationer til lastbiler og til national skibstrafik, f.eks. færger.

For artikel 6 mener vi ikke at der skal være offentlige krav om etablering af tankstationer til gas, hverken CNG eller LNG. Vi foreslår derfor at art. 6 stk.1-6 fjernes.

Kommentarer til EU Kommissionens meddelelse ”Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer:

Meddelelsen beskæftiger sig næsten udelukkende med energiforsyning af de forskellige transportformer. De tager ikke stilling til at de forskellige transportformer har meget forskellig energieffektivitet. Ligeledes ser den bort fra mulighederne for at reducere olieforbrug ved at skifte fra vej eller luftfart til eldrevne jernbaner. Et sådant skift vil både reducere energiforbrug og give mulighed for at bruge el, da jernbanerne er elektrificerede over det meste af Europa.

Den manglende fokus på at opnå forbedringer ved at ændre transportmidler betyder også at meddelelsen mangler forslag til at optimere det samlede transportsystem, ved både at skifte til effektive transportmåder (jernbaner og skibe) for længere transport, og samtidig skifter til eldrift eller brint som brændsel, hvor det er muligt. Hvis en samlet optimering af transportsektoren tages med,



vil det give andre prioriteringer af udvikling og forskningsmidler, end foreslået i meddelelsen.

Meddelelsen medtager kun i meget begrænset omfang de problemer, der er med bæredygtighed af biobrændsler. Den nævner heller ikke at LNG har en højere miljøbelastning end anden gas pga. det store energiforbrug ved at gøre gassen flydende. Begge dele bør tages med i meddelelsen og i de kommende beslutninger om bedre transport systemer.

Ved fortsat at satse på fossile brændsler, inkl. gas, er det ikke muligt at opnå den væsentlige reduktion af transportens CO₂-udslip, der er behov for, for at sikre et stabilt klima. Vi foreslår derfor at el-og brintdrift får højere prioritet end foreslået i meddelelsen, i forhold til de fossile brændsler inkl. gas.

Fra VedvarendeEnergi anbefaler vi, at EU prioriterer de energiformer, der ikke har direkte CO₂-udslip og som kan produceres effektivt med vedvarende energi. Det er for transport el og brint.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har i juli 2013 været behandlet på to møder på embedsmandsniveau under det litauiske formandskab.

Flere lande er imod forslagets bindende krav til infrastruktur, som landene i stedet mener, bør være af indikativ karakter for at give mere fleksibilitet til medlemslandene.

Også for så vidt angår de nationale politikammer for etablering af infrastruktur til alternative drivmidler ønsker flere lande en højere grad af fleksibilitet.

Til gengæld er de fleste lande mere positive overfor indførelse af fælles standarder, som anses for at være afgørende for at få en sammenhængende infrastruktur i EU.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er optaget af at arbejde for en omkostningseffektiv grøn omstilling af transportsektoren og hilser Kommissionens forslag velkommen.

Efter regeringens opfattelse er der elementer i Kommissionens forslag, der muligvis ikke er underlagt EU-kompetence. Således vil regeringen anmode Rådets Juridiske Tjeneste om at afklare, hvorvidt Kommissionen kan pålægge medlemslandene at sikre, at der skal etableres et bestemt antal ladestandere og tankanlæg, eller om dette bør falde under national kompetence bestemt af udviklingen i antallet af elbiler i de enkelte EU-lande.



Hvad angår kravet om nationale politiske rammer er det for regeringen et afgørende forhold, at medlemslandene selv har ansvar for deres skatte- og afgiftspolitik. Regeringen er skeptisk over for overvejelser om krav om øremærkning.

Regeringen har stor sympati for forslaget sigte på, at der skal etableres en grundlæggende infrastruktur til alternative drivmidler efter fælles standarder i alle medlemslande. Regeringen anerkender, at dette kan være med til at løse det "hønen-og-ægget" problem, der ofte fremføres som forklaring på, at det går trægt med at få køretøjer på alternative drivmidler solgt.

Hvad angår forslaget bindende mål for, hvor mange ladestander til elbiler, der skal være opstillet i de enkelte medlemslande pr. 2020, er regeringen skeptisk.

Antallet af ladepunkter til elbiler er meget højt i forslaget, og ikke - som for de øvrige drivmidler - baseret på etablering af basal infrastruktur, der muliggør kørsel gennem Danmark. Det anviste antal ladepunkter forudsætter mellem 40-190.000 elbiler i 2020. Det skønnes dog, at antallet af elbiler i Danmark i 2020 vil være ca. 10.000. Skønnet er behæftet med stor usikkerhed, bl.a. i lyset af, at den største udbyder pt. er i betalingsstandsning, og idet der ikke tegner sig et klart billede af, hvilken grøn teknologi der vil blive dominerende i fremtiden. Regeringens vurdering er på den baggrund derfor, at der er stor risiko for, at der vil blive etableret infrastruktur, der ikke eller kun i ringe omfang vil blive benyttet, og som det vil koste mange penge at etablere. Regeringen er derfor tilhænger af, at kravene til infrastruktur til elbiler følger samme model som kravene til gas og brint, dvs. at der alene stilles krav om etablering af en basal minimumsinfrastruktur.

Regeringen ser for alle drivmidlers vedkommende en risiko for, at forslaget i sin nuværende form vil få den utilsigtede konsekvens, at private aktørers incitament til at investere i infrastruktur til alternative drivmidler reduceres, fordi EU-medlemslandene i sidste instans er forpligtet til at sikre, at målene for 2020 mht. antal tankningsanlæg og ladestander mv. nås.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering d. 1. marts 2013.



Dagsordenspunkt 6: Forslag til forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne

KOM (2013) 296

Nyt notat

1. Resumé

Kommissionen fremsatte den 23. maj 2013 forslag til forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne.

Kommissionen anfører, at forslaget indeholder fælles regler, der vil forbedre af de konkurrencemæssige og administrative forhold på markedet for havnetjenester og sikre større gennemsigtighed i havnenes organisation, drift og økonomi. Kommissionen foreslår således, at der opstilles en række regler med det formål at skabe bedre vilkår for havnene og dermed bedre rammer for økonomisk vækst.

Forslaget dækker alle havne, som bliver en del af det fremtidige transeuropæiske transportnet TEN-T, jf. Kommissionens forordningsforslag 2011/650/EU.

Kommissionen foreslår, at der skal sikres fri konkurrence for markedet på havnetjenester, således at alle har mulighed for at byde på havnetjenester på lige og ikke-diskriminerende vilkår. Det foreslås desuden, at de finansielle relationer mellem offentlige myndigheder og havne skal være gennemsigtige, så det i havnens regnskab klart kan identificeres, hvilke offentlige midler der tilgår havnene, og hvilke formål disse midler anvendes til. Endelig indeholder forslaget regler om koordinering mellem relevante interessenter på havnene, hvilket skal sikres gennem inddragelse af relevante aktører på de omfattede havne.

Forslaget forelægges den 4. oktober 2013 for Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg.

2. Baggrund

Som et af de centrale tiltag i Akten for Det Indre Marked II har Kommissionen fremsat KOM (2013) 296 af 23. maj 2013, som skal bidrage til færdiggørelsen af EU's indre marked. Forslaget er oversendt til Rådet den 3. juni 2013 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF art 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen henviser som baggrund for forslaget til, at Europas havne skal gøres klar til at omstilling sig til stigende transportmængder, og havnene derfor



skal kunne tilbyde højere serviceniveau og være mere attraktive for investeringer.

I dag er Europa er en af de travleste havneregioner i verden med over 1.200 erhvervshavne på den ca. 70.000 km lange kyststrækning i Europa. Samtidig er havnesektoren meget forskelligartet i driftsområder og organisationsform.

I 2011 blev ca. 3,7 mia. tons gods og 385 mio. passagerer, fordelt på over 60.000 skibsanløb, transporteret over kaj i europæiske havne. EU's havne spiller både en stor rolle i handelen med tredjelande og for godstransport inden for det indre marked, idet korte sørejser repræsenterer 60 pct. af godsmængden håndteret i EU's havne. Kommissionen peger således på, at søhandelshavne er vigtige transportknudepunkter for så vidt angår de intermodale transportkæder i EU, hvor den korte søtransport inden for EU udgør et alternativ til landtransport, og er en måde at knytte øer og afsidesliggende områder til fastlandet.

Der er ifølge Kommissionen op til 3 mio. job i EU med enten direkte eller indirekte tilknytning til havnesektoren. 96 pct. af godsmængderne og 93 pct. af de maritime passagerer transporteres via det transeuropæiske transportnet (TEN-T), som omfatter i alt 319 søhandelshavne i Europa.

I Danmark er Aarhus Havn og Copenhagen-Malmö Ports på hovednettet i det transeuropæiske transportnet ifølge Kommissionens forordningsforslag 2011/650/EU, mens det samlede net omfatter: Hirtshals Havn, Frederikshavn Havn, Aalborg Havn, Hanstholm Havn, Fur Havn, Branden Havn, Esbjerg Havn, Nordby Havn, Fredericia Havn, Ebeltoft Havn, Odden Havn, Vejle Havn, Helsingør Havn, Kalundborg Havn, Spodsbjerg Havn, Tårs Havn, Rødby Havn, Gedser Havn, Odense Havn og Rønne Havn. Det skal tilføjes, at listen endnu ikke er endelig, idet de nye TEN-T-retningslinjer endnu ikke er trådt i kraft. Hvilke havne der er på TEN-T-nettet afhænger af objektive kriterier indenfor gods- og passagertransport.

3. Formål og indhold

Kommissionens overordnede formål med forslaget er at skabe bedre vækst- og investeringsvilkår for havnene på det transeuropæiske transportnet og dermed skabe bedre rammer for økonomisk vækst. Dette skal sikres ved fælles europæiske regler, der skal modernisere og forbedre de konkurrencemæssige og administrative forhold på markedet for havnetjenester samt gennemsnitlighed i havnenes organisation, drift og økonomi.

Markedsadgang

Der skal være fri konkurrence på markedet for havnetjenester, således at alle serviceudbydere har mulighed for at byde på havnetjenester på lige og ikke-diskriminerende vilkår. Det indebærer, at leverandører af havnetjenester skal



have adgang til essentielle havnefaciliteter på lige vilkår. Havnen kan dog stille visse minimumskrav til leverandørernes kvalifikationer.

Havnen kan i visse tilfælde begrænse antallet af leverandører af havnetjenester på havnen, hvor det kan begrundes i enten pladsmangel og/eller hvis nogle havnetjenester udføres som public service-forpligtelser (f.eks. at holde havnen åben af hensyn til lokalbefolkningen). Havnen kan selv påtage sig at udføre public service-forpligtelser, og skal i den henseende betragtes som en intern operatør.

Ved enhver begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester skal tildeelingen af opgaverne følge en udvælgelsesprocedure, der skal være åben for alle interesserede parter på en ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde.

Reglerne om markedsadgang finder ikke anvendelse på godshåndtering eller passagerservices.

Finansiell gennemsigtighed og afgiftssystemer

De finansielle relationer mellem offentlige myndigheder og havne skal være gennemsigtige. Offentlige midler, der tilgår havne, skal klart kunne identificeres i havnens regnskab, og det skal fremgå, hvad midlerne anvendes til. Det gælder især, hvor havnen selv udfører havnetjenester, eller hvor havnen modtager offentlige midler i kompensation for public service-forpligtelser.

Havnetjenestegebyrer betales af brugerne til leverandøren af havnetjenesten. Havnetjenestegebyrer skal - særligt i de tilfælde hvor antallet af leverandører er begrænset, eller hvor havnen selv udbyder tjenesten som en intern operatør - fastsættes på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde.

Havneinfrastrukturafgifter er en afgift, der opkræves til direkte eller indirekte fordel for havnen. Havnene skal have mulighed for autonomt at fastlægge strukturen og niveaue af havneinfrastrukturafgifterne i henhold til deres forretnings- og investeringsplaner. Havneinfrastrukturafgifterne kan differentieres, således at der tages hensyn til miljøforhold, storkunderabatter mv., så længe konkurrencereglerne overholdes.

Havnetjenestegebyrer kan være indeholdt havneinfrastrukturafgifter - og omvendt.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage eventuelle delegerede retsakter om fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer og typer af operationer med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter og fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter.



Koordinering og uafhængig tilsynsmyndighed

Havne, som er omfattet af forordningen, skal nedsætte et rådgivende havnebrugerudvalg i den enkelte havn med deltagelse af brugerne af havnetjenesterne (dvs. de aktører, der betaler havnetjenestegebyrer og havneinfrastrukturafgifter) - det kan fx være rederier eller godsejere.

Havnen og leverandører af havnetjenester skal årligt konsultere udvalget i forbindelse med fastsættelse af afgifter og gebyrer.

Havnens ledelse skal udover at nedsætte et rådgivende havnebrugerudvalg regelmæssigt konsultere interessenter på havneområdet. Det kan fx være virksomheder etableret i havnen, leverandører af havnetjenester, rederier, godsejere, landtransportoperatører og offentlige myndigheder. Disse aktører skal konsulteres i tre tilfælde:

1. Koordinering af havnetjenester
2. Tiltag, der kan forbedre forbindelserne til baglandsinfrastrukturen
3. Effektivisering af de administrative procedurer

Der skal desuden udpeges en uafhængig tilsynsmyndighed, som kan sikre korrekt implementering af forordningen. Myndigheden må ikke indgå i de enkelte havnes ledelse og skal behandle klager over overtrædelse af forordningens bestemmelser og generelt føre tilsyn med, at forordningen overholdes.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

Europa-Parlamentets Transportudvalg behandler sagen og har udpeget Knut Fleckenstein (S&D) som ordfører.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionens mål med denne forordning er at sikre moderniseringen af havnetjenester og sikre rammerne for at havnene kan tiltrække de nødvendige investeringer. Kommissionen vurderer, at dette ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne på et nationalt niveau på grund af havnenes europæiske dimension og deres internationale og grænseoverskridende karakter. Derfor mener Kommissionen, at indførelsen af lige konkurrencevilkår, der sikrer et åbent indre marked for havnetjenester bedst kan gennemføres på EU-plan.

Kommissionen finder, at lovgivningen i sin helhed bør have direkte bindende virkning for at sikre en ensartet anvendelse og håndhævelse samt lige vilkår på det indre marked.



Regeringen finder, at forslaget på enkelte områder reguleres lige så godt på nationalt plan, idet der er store forskelle på struktur og organisation på havneområdet i EU. For eksempel er der i Danmark en lang række mindre og mellemstore havne beliggende med meget korte geografiske afstande. En sådan struktur findes ikke i mange andre medlemslande, hvorfor behovet for en sikring af fri konkurrence i højere grad kan være påkrævet i andre EU-lande end i Danmark, hvor der i høj grad er alternativer til hver enkelt havn og dermed allerede en høj grad af konkurrence mellem havnene.

Regeringen vurderer dog samlet set, at nærhedsprincippet er overholdt, idet det anerkendes, at transportkæden af gods og passagerer, og dermed havnesektoren i vid udstrækning, er af grænseoverskridende karakter, og at fælles rammebetingelser på EU-plan kan medvirke til en mere åben og fri konkurrence på området for havnetjenester.

6. Gældende dansk ret

Området er i dag i nogen udstrækning reguleret i havneloven (Bekendtgørelse af lov om havne, nr. 457 af 23. maj 2012). Visse havnerelaterede opgaver kan alle havne udføre, mens adgangen til at udføre en række andre havnetjenester er betinget af, at havnen annoncerer efter private aktører til at udføre opgaven, inden havnen selv kan udføre aktiviteten.

Havnenes driftsområder afhænger af den valgte organisationsform:

En *kommunal havn* er som udgangspunkt en del af den kommunale forvaltning og kan forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur, herunder dækkende værker, kajer og havnebassiner. Havnen kan desuden udleje bygninger og arealer på markedsvilkår til primært havnerelaterede formål. Endelig kan en kommunal havn indgå i samarbejde med andre havne om drift og udvikling af havnens infrastruktur, bygninger og faciliteter samt om indkøb af varer og tjenesteydelser.

Havne organiseret som *kommunale selvstyrehavne* kan udover disse opgaver stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer og areallejere mv.

En kommunal selvstyrehavn kan desuden alene eller i samarbejde med andre:

- udføre havnerelateret operatørvirksomhed,
- udføre skibsrelaterede hjælpetjenester,
- udnytte overskydende kapacitet i havnens materiel til at sælge tjenester til havnens brugere,
- eje og drive bygninger der servicerer havnens brugere og
- eje og drive bølge- og vindenergianlæg samt sælge overskudsproduktion herfra.



Udøvelse af disse aktiviteter forudsætter, at der efter annoncering ikke kan identificeres en privat aktør, der på egen hånd vil udøve aktiviteterne på markedsvilkår i den pågældende havn. Annonceringen skal dog kun finde sted, hvis aktiviteten har en forventet årlig omsætning på 0,5 mio. kr. eller derover. Udførelsen af de nævnte aktiviteter skal, hvis havnen selv udfører dem, udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab.

En helt eller delvist kommunalt ejet *aktieselskabshavn* kan udøve de samme aktiviteter som en kommunal selvstyrehavn. Havnerelateret operatørvirksomhed kan umiddelbart udføres.

Desuden kan en helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskabshavn udøve aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og af søtransport. For udøvelse af sådanne aktiviteter gælder betingelsen om, at der ikke kan identificeres en privat aktør, der på egen hånd vil udøve aktiviteterne på markedsvilkår i den pågældende havn. Annoncering skal finde sted, hvis aktiviteten har en forventet årlig omsætning på 0,5 mio. kr. eller derover. Udøvelsen af aktiviteten skal desuden udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab.

Privatretligt organiserede erhvervshavne er ikke begrænset i deres adgang til drive virksomhed i medfør af havneloven.

Lodsning er en af de havnetjenester, Kommissionen med forordningsforslaget vil konkurrenceudsætte. I dansk sammenhæng er lodsvirksomhed allerede delvist konkurrenceudsat (regionallodsninger). Lodsning reguleres efter reglerne i lodsloven (Lodslov, nr. 547 af 9. juni 2006.), som hører under Erhverv- og Vækstministeriet. I Danmark er der fastsat regler om obligatorisk anvendelse af lods afhængig af fx skibets størrelse, lastens indhold eller lokale sejladsforhold.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslagets opbygning og formål om åben og fair konkurrence er i god tråd med de hensyn, der blev varetaget i forbindelse med den seneste ændring af havneloven i 2012. Dog vil det formentlig kræve en ændring af den danske havnelov at bringe den i overensstemmelse med forordningen på visse punkter.

For eksempel kan en lovændring være nødvendig, hvis havnelovens nuværende krav om adskillelse af offentlige midler fra havnenes økonomi samt havnelovens annonceringspligt ikke er tilstrækkelige til at imødekomme forordningens krav om åben og fair konkurrence.

Ligeledes er de havnetjenester, der er omfattet af forordningsforslagets ikke opdelt på samme måde, som i den danske havnelov.



Forslaget omfatter havne, der indgår i det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Medlemsstaterne kan dog vælge at anvende forordningen på andre havne. Omfanget og anvendelsesområdet for forslaget afhænger derfor af to faktorer. For det første hvilke havne der bliver omfattet af de nye TEN-T-retningslinjer, som forventes at ligge fast i efteråret 2013. For det andet afhænger det af, om forordningen anvendes på andre havne end TEN-T-havnene.

I Danmark er lodsningserhvervet lovreguleret i lodsloven. Forordningsforslaget kan have lovgivningsmæssige konsekvenser for lodsloven. Regeringen er ved at analysere dette nærmere.

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Ifølge forslaget skal der oprettes eller udpeges en uafhængig tilsynsmyndighed (statslig), der overvåger og fører tilsyn med anvendelsen af forordningen og behandler klager i relation til forordningen. Myndigheden skal derudover udveksle oplysninger og deltage i møder om arbejdet i et europæisk samarbejde med de andre myndigheder i medlemslandene. Det forventes, at Kystdirektoratet kan pålægges opgave. Opgaven forventes at medføre begrænsede udgifter.

Forslaget må forventes at medføre øgede administrative opgaver for de kommunale havne, som i dag ikke har en klar regnskabsmæssig adskillelse fra den kommunale økonomi, da kommunale havne er en integreret del af den kommunale forvaltning. Da forslaget omfatter TEN-T-havne, vil det kun omfatte følgende kommunale havne: Branden, Fur, Nordby og Rødby.

Forslaget indeholder bestemmelser om inddragelse af havnenes brugere og interessenter. Dette skal dels ske gennem nedsættelse af et rådgivende havnebrugerudvalg og dels gennem høring af relevante interessenter. En sådan formalisering af inddragelsen af interessenter på havnen må forventes at medføre visse mindre administrative opgaver for alle havne med en kommunal ejerandel. Regeringen er i øjeblikket ved at undersøge de nærmere konsekvenser for den kommunale økonomi.

Samfundsøkonomiske konsekvenser:

Forordningen har til formål at sikre en åben og fair konkurrence og markedsadgang for havnetjenester. Da disse tjenester i dansk sammenhæng allerede eksisterer, ventes forslaget ikke at få væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser i en isoleret dansk kontekst.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vurderes ikke at medføre væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det følger af forslaget, at forordningen ikke må medføre øgede



administrative byrder for havne, der allerede fungerer på markedsvilkår. Dette vurderes at gælde for langt de fleste danske havne.

Forslaget indeholder et krav om, at der nedsættes et rådgivende havnebrugerudvalg i havnen, der mødes årligt. I betænkningen til den danske havnelov opfordres havnene til at oprette lignede udvalg. De administrative byrder forbundet med det rådgivende havnebrugerudvalg vurderes ikke at være væsentlige, da interessenter på havnene kun skal konsulteres en gang årligt.

Forslaget kan medvirke til at gøre det mere attraktivt for danske virksomheder at etablere sig i andre medlemsstater, når markedsadgangen forbedres på europæisk plan.

8. Høring

Meddelelsen og forordningsforslaget har været sendt i høring i EU-specialudvalget for transport fra den 25. maj 2013 til den 14. juni 2013.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning og Forbrugerrådet havde ingen bemærkninger til høringen.

Følgende organisationer har afgivet bemærkninger:

Danmarks Rederiforening

Rederiforeningerne har med interesse gennemgået Europa-Kommissionens forslag til forordning og meddelelse om havne. Det er efter vor vurdering et pragmatisk, og dermed ikke specielt ambitiøst udspil, Kommissionen har valgt at lancere. Der er dog samtidig forståelse for, at det i høj grad handler om det muliges kunst. Der er behov for bred opbakning i Rådet og Europa-Parlamentet, og initiativer på havneområdet har historisk givet anledning til megen diskussion og få resultater.

Rederiforeningerne støtter principperne om markedsadgang, konkurrence, gennemsigtighed og autonomi, der ligger til grund for forordningen. Det synes dog på det foreliggende grundlag ikke helt entydigt, om forordningens bestemmelser de facto i fuldt omfang understøtter disse principper, f.eks. i forhold til spørgsmålet om begrænsning af markedsadgang, herunder mulighederne for at pålægge Public Service forpligtelser og benytte en "intern operatør", jf. forordningens kapitel 2, artikel 6-9.

Rederiforeningerne ser frem til revisionen af EU's havnepolitik som beskrevet Kommissionens meddelelse "Havnene som vækstmotor", og hæfter sig især ved det beskrevne behov for fair markedsadgang, overvågning af pris og kvalitet, administrativ forenkling, gennemsigtig finansiering og klarlæggelse af statsstøtteregler.

Danmarks Skibsmæglerforening



Tak for det fremsendte materiale, der dels er ganske omfattende, men jo også resultatet af flere tidligere lignende initiativer, der er blevet opgivet efter der var gennemført store konsultationer og politiske overvejelser.

Det fremsendte forslag indeholder flere interessante aspekter, men er også på mange områder begrænset i forhold til tidligere initiativer. Forslaget omhandler kun TEN-T havne og har derfor allerede her en betydelig begrænsning. Ligeledes er hele det meget betydende cargo handling område udeladt.

Det anføres, at der skal være frihed indenfor "Port Services". Det har ofte været til diskussion, hvad der er omfattet af dette begreb og vi anbefaler, at der overvejes indført en definering heraf.

Forslaget om adskilte og transparente regnskaber støtter vi stærkt, ligesom kravet om at der skal oprettes en form for "users' advisory committee" og at havnens ledelse pålægges regelmæssigt at konsultere denne gruppe, er et længe efterlyst initiativ. I forbindelse med den seneste revidering af den danske havnelov opfordres havnene til at etablere et udvalg med repræsentation af brugerne og til at samarbejde tæt med dette udvalg. På trods af anbefalingen i loven, så er der endnu ikke nogen af de danske havne, der har fundet anledning til at følge anbefalingen. Vi støtter derfor, at det i stedet bliver en pligt, der pålægges havnene.

Dansk Industri og Danske Havnevirksomheder

Overordnet synspunkt

Forslaget til forordning fastslår princippet om fri konkurrence blandt havnetjenesteydelser og sætter rammer for begrænsninger i antallet af aktører, der ønsker at udøve bestemte havnetjenesteydelser.

Det vil overordnet set styrke konkurrencen på europæisk niveau, og dermed bakker DI Transport og Danske Havnevirksomheder (herefter DI/DKHV) også op om forslaget på det generelle plan.

Den specifikke holdning til forordningens dele vil dog afhænge af svar på de spørgsmål, der vil fremgå af nedenstående. Vi har valgt at stille en lang række spørgsmål på dette tidlige tidspunkt i processen, da der er behov for en afklaring, før vi kan tage endelig stilling. Vi forestiller os en åben proces og dialog frem mod behandlingen af lovtæksten i EU-systemet, og spørgsmålene skal derfor først og fremmest ses som en ramme for diskussionen, hvor svarene vil komme hen ad vejen. Vi forventer dog, at der vil kunne gives svar på samtlige spørgsmål.

Det er altafgørende for DI/DKHV, at forordningen ikke kommer til at forringe konkurrencesituationen for private tjenesteydere (havnevirksomheder o.a.) i de danske havne. Dette gælder såvel for reglerne i forordningen selv, som for de konsekvenser den vil få i en specifik dansk kontekst, og ikke mindst i forhold til den nuværende danske havnelov, som sætter grænser for, hvilke tjenester de offentlige havnemyndigheder må udføre, og dermed sikrer de private virksomheders konkurrencesituation.



Spørgsmålene i det følgende er derfor opdelt i disse tre tematikker.

Side 95/113

Først og fremmest ser DI/DKHV dog som meget væsentligt, at reglerne kommer til at gælde på lige vilkår for alle konkurrerende havne i Danmark – ikke kun i de 22 havne, som er en del af det Transeuropæiske Transportnetværk (TEN-T). Med konkurrerende havne forstår vi aktieselskabshavne og selvstyrehavne, men ikke kommunale havne, som er en del af den kommunale administration (se fx definition i den tidligere havne-lovs § 8, stk. 3). Private havne bør kun omfattes, hvis de har modtagepligt og dermed er åbne for skibstrafik i fri konkurrence.

Hvis ikke der er lige vilkår for havne med samme styreform, risikerer vi at forvride konkurrencen mellem de danske havne - herunder mellem disses respektive tjenesteydere - og det kan ikke være meningen med regelsættet.

Forordningens art. 1, stk. 4 åbner for muligheden for at lade flere havne omfatte af forordningen, hvilket DI/DKHV vil opfordre den danske regering til at benytte.

Specifikke spørgsmål til forordningen

Definitionen for ”godshåndtering” er uklar og bør skærpes. Hvad er fx forskellen mellem ”midlertidig opbevaring af gods” og ”oplagring”? Ganske ofte sker der også merværditjenester i forbindelse med midlertidig oplagring, og hvilken definition gælder så?

”Havneinfrastruktur” nævnes flere gange i forslaget, fx art. 14 om opkrævning af afgifter for brug af havneinfrastruktur, men der mangler en definition for havneinfrastruktur. Er kraner og pakhuse fx omfattet? Er jernbaneafgifter? Det er derfor meget vigtigt at få en definition af, hvilken infrastruktur, der kan opkræves afgifter for.

”Mangel på landareal” (art. 6, stk. 1.a) angives som tilstrækkeligt til at begrunde en begrænsning i antallet af tjenesteydere, Men intet landareal er jo ubegrænset. Så hvornår kan der siges at være mangel på areal? Dette punkt er meget vigtigt at få en afklaring eller definition på, da forordningen jo netop vil sætte rammer for begrænsninger i antallet af tjenesteydere, men med denne formulering risikerer at introducere en generel bemyndigelse til at begrænse antallet af tjenesteydere efter forogdtbefindende.

Medlemsstaterne har mulighed for at pålægge public service forpligtelser (art. 8). Men det bør også være muligt at tilbagekalde disse public serviceforpligtelser, så tjenesteydelsen overgår til fri konkurrence. Der bør derfor indføres et ”eller ophæve” (”or revoke”) i artiklens stk. 1, 3 og 5.

Den kompetente myndighed (havnemyndigheden) kan udøve en tjenesteydelse som ”intern operatør” (jf art. 9), hvis der er foretaget en begrænsning af antal-



let af tjenesteydere i havnen. Men kan den kun optræde som tjenesteyder, hvis der er foretaget denne begrænsning?

Sådan kunne det nemlig godt se ud. Men det vil være godt at få klarlagt, om havnemyndigheden har fuld frihed, eller om den slet ikke kan udøve tjenesteydelser, hvis der ikke er lavet en begrænsning. Fuld frihed til at udføre tjenesteydelser for offentlige havne-myndigheder vil ikke være lige konkurrencevilkår. Så for at fastslå meningen helt, kunne ordlyden i artikel 9, stk. 1 måske starte med et "Only".

Der synes at mangle en henvisning til art. 6 i art. 13, stk. 1, hvor der nævnes "i en situation med et begrænset antal leverandører". Eftersom der aldrig vil være et ubegrænset antal leverandører, giver sætningen kun mening, hvis den peger tilbage på netop den begrænsning, som kan finde sted i artikel 6. Alternativet er, at samtlige private tjenesteydere skal fastsætte deres priser "gennemsigtigt og ikke-diskriminerende", hvilket ikke kan være meningen med forslaget, da det vil være et indgreb i det fri marked og den fri prisdannelse. DI/DKHV lægger kraftig vægt på at private tjenesteydere kan opretholde friheden til selv at fastsætte deres markedspriser uden at skulle leve op til krav om gennemsigtighed og ikke-diskrimination.

Hvordan kan man sikre, at havnetjenestegebyrer fra interne operatører eller begrænsede leverandører fastsættes efter kriterier, der er "gennemsigtige og ikke-diskriminerende" (art. 13, stk. 1)?

Hvordan kan man sikre, at differentierede havneafgifter fastsættes efter kriterier, der er "relevante, objektive, gennemsigtige og ikke diskriminerende" (art. 14, stk. 4)?

Kommissionen ønsker at udarbejde principper for differentiering af havneafgifter, men vil samtidig bemyndiges til at indføre dem som krav på et senere tidspunkt (art. 14, stk. 5). DI/DKHV kan godt støtte, at der udformes fælles EU-principper for differentiering af havneafgifter, men vi må kraftigt afvise, at give Kommissionen bemyndigelse til at indføre disse principper som krav. Først og fremmest fordi prisfastsættelse er en del af det fri marked og derfor må være op til den enkelte havn under de givne rammer om gennemsigtighed, ikke-diskrimination, etc. Endvidere fordi en sådan bemyndigelse til at intervenere i prisfastsættelsen er skruen uden ende – hvis der skal fastsættes miljødifferentierede havneafgifter, så kan man også indføre differentiering efter en række andre principper. Det sås senest med de dobbeltskrogede tankskibe, hvor havnene også blev pålagt at differentiere afgifterne. Men det er et meget usundt markedsprincip, når det politiske system på den måde intervenserer i prisfastsættelsen.

Spørgsmål til danske konsekvenser af forordningen:

Almindelige lejekontrakter for havneareal i Danmark er i DI/DKHVs optik ikke "havne-tjenestekontrakter" (art. 2, stk. 12, samt art. 24), idet lejekontrakter om havneareal i Danmark ikke er kontrakter om at udøve bestemte typer af tjenesteydelser. DI/DKHV forstår havnetjenestekontrakter som en kontrakt relate-



ret til at udføre en eller flere bestemt tjenesteydelser. Vi vil gerne høre ministeriets opfattelse af, om denne forståelse er korrekt?

I bekræftende fald, bør det overvejes, om der overhovedet findes ”havnetjenestekontrakter” i Danmark i dag – og hvis der gør, hvilke typer af tjenesteydelse de typisk omfatter?

DI/DKHV vil gerne rejse spørgsmålet om, hvilken betydning forslaget vil få for oprensning af havne og sejløb på den danske vestkyst og i Limfjorden, hvor der i dag eksisterer statslige oprensningsforpligtelser?

Tilsvarende - hvilken betydning vil forslaget få for konkurrencesituationen for lodsningen ind og ud af de danske havne, hvor der i dag er forsyningspligt?

Tilsvarende - hvilken betydning vil forslaget få for danske færgehavne, som kun besejles af ét rederi, og som i visse tilfælde ejes af dette rederi?

Tilsvarende - hvilken betydning vil forslaget få for Københavns Havn (herunder Copenhagen Malmø Port), som er omfattet af en speciallov?

Forslaget vil give havnemyndigheden ret til at kunne begrænse antallet af tjenesteydere i havnen (art. 4 samt art. 6, stk. 1), men en anden myndighed kan overtage denne ret, når havnemyndigheden selv er tjenesteyder, og skal overtage denne ret, når der desuden er mindre end to tjenesteydere i havnen (art. 6, stk. 4). DI/DKHV vil gerne opfordre den danske regering til at anvende art. 6, stk. 4 i alle forhold, hvor havnemyndigheden er tjenesteyder (intern operatør). Det vil være et uheldigt konkurrenceprincip hvis selvsamme myndighed både kan fastsætte begrænsninger i den fri konkurrence og derefter selv deltage i den begrænsede konkurrence. Dette vil være tilfældet, uanset om havnemyndigheden er kommunal, statslig eller privat.

DI/DKHV forventer ikke, at den danske regering i egenskab af kompetent myndighed, jf. art. 9, stk. 4, vil beslutte at lade en intern operatør anvende i alle landets havne. Hvis dette alligevel bliver tilfældet, vil DI/DKHV anmode om, at alle relevante parter høres, inden der træffes en sådan beslutning.

Den ”uafhængige tilsynsmyndighed” (art. 17), som skal udpeges – kan det være en eksisterende dansk myndighed, og i så fald hvilken, eller skal der oprettes en helt ny myndighed?

Vil det nuværende havneklagenævn være egnet til som klageinstans (art. 19)?

Hvilke sanktioner kunne der overvejes at indføre i Danmark (art. 20)?

Spørgsmål til forholdet mellem forordningen og havneloven:

Først og fremmest finder DI/DKHV, at der er behov for en afklaring af, om forordningen vil kræve, at havneloven skal laves om på bestemte områder.



Forslaget giver fx mulighed for at udpege tjenesteydelser som public service forpligtelse. Denne mulighed findes kun indirekte i havneloven. Det bør derfor afklares, hvordan havnelovens regler vil spille sammen med dette, herunder om forslaget kan muliggøre in-housing af havnetjenester i danske havne i videre omfang, end det er tænkt i havne-loven. Der kunne tænkes at være behov for en ændring af havneloven, så den nuværende tilstand, hvor private havnetjenesteudbydere har markedsadgang på lige vilkår, opretholdes.

Havneloven specificerer bestemte typer tjenesteydelser, som de offentlige havne må udføre. Der synes at være forskellige former for tjenesteydelser, som er omfattet af havne-loven, men som ikke er omfattet af forordningen. Kan retten til at udføre disse tjenesteydelser opretholdes i havneloven ved siden af forordningen?

Uanset havnelovens generelle begrænsning, kan visse havnemyndigheder i dag udføre visse tjenesteydelser under betegnelsen Grandfathers Rights. Hvilken betydning vil forslaget få for disse rettigheder?

Til havnelovens regler om havnemyndigheders generelle markedsadgang er der knyttet specifikke vilkår, som ikke fremgår af EU-forslaget. Kan disse vilkår opretholdes ved siden af forordningen?

Gennemsigtighedsreglerne for selvstyrehavne og aktieselskabshavne i havneloven er meget specifikke og mere vidtgående end i EU-forslaget. Kan disse specifikke regler om regnskabsmæssig gennemsigtighed opretholdes?

Er reglen i havneloven om, at en havnetjenesteydelse først skal lukkes, hvis den i 5 på hinanden følgende år giver underskud forenelig med statsstøttereglerne, jf forordningens art. 12?

Skal EU-forslagets havnetjenester bunkring, oprensning, passagertjenester og hav-nemodtagelsesfaciliteter inkorporeres i havneloven, hvor de ikke optræder i dag?

Forordningen træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen men anvendes fra 1. juli 2015. Hvad vil situationen være i perioden mellem de to datoer, og vil dette påvirke forholdet til havneloven?

DI/DKHV forventer, at de juridiske rammer og de konkurrencemæssige spille-regler vil være helt klare på den dato, hvor myndigheder og virksomheder forventes at skulle leve op til dem, samt at eventuelle uklarheder og huller mellem forordningen og havneloven vil kunne udbedres inden da.

DI/DKHV ser frem til en positiv proces og indgår gerne konstruktivt i arbejdet, ligesom vi gerne stiller os gerne til rådighed for at uddybe og bidrage til at besvare de ovenstående spørgsmål.

Danske Maritime

Fra Danske Maritimes side støtter vi op om bestræbelser på at øge markedsadgangen og konkurrencen for havnetjenesteydelser i EU og samtidig sikre større



finansiel gennemsigtighed for havnene, og derfor bakker Danske Maritime som udgangspunkt op om forordningsforslaget.

Side 99/113

DI Transport og Danske Havnevirksomheder har i deres høringsvar af d.d. peget på en række områder, hvor der er behov for yderligere afklaring – et synspunkt, Danske Maritime støtter.

Danske Havne

Danske Havne bifalder, at erhvervshavne anerkendes som kommercielle enheder, der har en central rolle i forhold til EU's generelle konkurrencekraft.

Forvaltning og ejerskabsstrukturer i Danmarks erhvervshavne er forskellige fra strukturer i andre EU lande. Kommissionen meddeler, at "den europæiske havnepolitik respekterer denne mangfoldighed og ikke har til formål at indføre en enhedsmodel for havne".

EU lovgivning bør tage højde for denne forskellighed og kompleksitet og i langt højere grad fokusere på det langsigtede mål: At skabe udviklingsorienterede havne, der samtidig er sunde forretninger. Hvordan sikres det? Gennem lige og gennemsigtige konkurrencevilkår.

For Danske Havne er det vigtigt, at havne kan konkurrere på et sammenligneligt grundlag. Danske Havne finder det derfor bemærkelsesværdigt, at de største hindringer for lige konkurrencevilkår *ikke* er indeholdt i Kommissionens forslag:

1. Regler for statsstøtte. Der er behov for klare regler om statsstøtte i form af tildeling af offentlig økonomisk støtte til havneaktiviteter og havnes infrastruktur. For Danske Havne er retningslinjer vigtige for at sikre lige vilkår for Europas havne. Der er stor forskel mellem EU's medlemsstater, når det kommer til finansiering af havne og levering af ydelser i havne. Disse forskelle har en direkte indvirkning på den pris, der betales af havnens brugere. Det fører til konkurrenceforvridning. Ved udgangen af 2011 blev en undersøgelse udformet af Europa-Parlamentet, der bekræfter et stærkt behov for retningslinjer for statsstøtte til havne.

2. Lovgivningens konsekvens. Medlemsstaterne kan beslutte at anvende forordningen på alle landets erhvervshavne, men hvad vil det betyde, hvis det besluttes i eksempelvis Danmark, men ikke i Tyskland? Konsekvensen må afdækkes. Det kan Danske Havne ikke gennemskue. En konsekvensanalyse bør samtidig sikre, at der ikke opstår konkurrenceforvridning ved at lade lovforslaget gælde for 319 ud af EU's over 1.200 erhvervshavne.

3. Kontrakter for terminaloperatører. Forslaget undtager kontrakt-tildelingen for terminaloperatører. Effektive havne kræver et grundlag, der bygger på fuld gennemskuelse i forhold til udbud og indgåelse af kontrakter.



4. **TEN-T metodologi.** Udpegelse af nye havne i både core network og comprehensive network mangler en konkret metodologi i forhold til den bagvedliggende vurdering af havnes indtrædelse i eller udtrædelse af netværket. Dette har betydning for, hvornår lovforslaget vil gælde for havne, der forventes at indtræde i netværket. Eller netop ikke gælder for havne, der udtræder af det transeuropæiske transportnet.

Danske Havnes kommentarer til Kommissionens forordningsforslag

Danske Havne har følgende kommentarer til indholdet i forslag til forordning.

Det er Danske Havnes ønske, at:

- lovgivningen i lighed med dansk lovgivning muliggør og tillader regionalt og grænseoverskridende samarbejde mellem havne i form af fælles driftsorganisation og/eller fælles ejerskab. Danske eksempler på dette er Copenhagen-Malmö Port AB, Associated Danish Ports A/S og Aalborg Havn A/S' investering i Nuuk Havn,
- havne har frihed til selvstændigt at beslutte, om havnen ønsker at drive en aktivitet, hvis aktiviteten er gavnlig for havnens udvikling,
- myndighederne undersøger, hvorvidt dansk praksis påvirkes af, at godshåndtering og passagertjenester ikke er omfattet af de foreslåede regler for markedsadgang. Nuværende regler vil blive tydeliggjort i en meddelelse, da der ikke er behov for nye retlige bestemmelser,
- lokale havneudvalg i lighed med dansk lovgivning nedsættes på frivillig basis. Konsekvensanalysen viser, at høring af havnens brugere kan føre til nye administrative byrder. Beskrivelsen er alt for detaljeret og bestemmende og indeholder fx serviceudbydere, der ikke nødvendigvis er havnebrugere. Havnen kender sine nøglekunder, og vil bedst selv kunne sammensætte udvalget,
- der ikke oprettes nye nationale klagenevner. Fair konkurrencevilkår og gennemsigtighed i finansielle aktiviteter sikrer fornuftige priser. Samtidig har vi de eksisterende konkurrencemyndigheder til at håndtere den uafhængige kontrol.
- Danske Havne støtter, at:
- EU-regler anerkender havnes ret til at drive forretning på baggrund af fair og gennemskelige vilkår,
- havne har frihed til at fastsætte priser for sine services og ydelser - selvfølgelig med ligebehandling af kunderne i overensstemmelse med havnens masterplan og generelle strategi. Misbrug bør håndteres af konkurrencemyndighederne,



- fri udveksling af tjenesteydelser også gælder havnetjenester. Hvis havne ikke selv har adgang til at udføre alle services for at sikre logistikkæden, bør de af hensyn til deres konkurrenceevne kunne stille visse minimumskrav til specifikke tjenesteydelser. Formålet er at sikre effektivitet, kvalitet og pris for hele transportkæden,
- definitionen af godshåndtering ikke omfatter oplagring, tømning (stripping), ompakning eller andre værdiforøgende havnetjenester. En konsekvens af dette betyder, at dette er ydelser, som kan udbydes af både havne og virksomheder,
- Europa-Parlamentet og Rådet er enige om, at tage landarealleje i havne ud af koncessionsdirektivet. Fordelingen af jord i form af en lejekontrakt kan ikke på forhånd defineres som en koncession. Tvunget udbud af ledige havnearealer ville skabe uforholdsmæssige omkostninger i danske erhvervshavne,
- de danske havne kan fortsætte praksis med at benytte lejekontrakter uden, at de skal i offentligt udbud. Selv i de tilfælde hvor der kun er én operatør til den pågældende havnetjeneste. Danske og skandinaviske havne er ofte af en størrelse, der begrænser både plads og økonomi for flere udbydere af samme ydelse. I Danmark ligger havnene så geografisk tæt på hinanden, at der automatisk er konkurrence.

Danske Havnes kommentarer til Kommissionens meddelelse

Kommissionen konkluderer i sin meddelelse "Havnene som vækstmotor", at "de bløde foranstaltninger vedr. fair markedsadgang og gennemsigtighed, som blev foreslået i 2007, har haft ringe eller ingen virkning". Danske Havne finder det problematisk at konkludere på noget, som Kommissionen ikke har forsøgt. Ikke-bindende retningslinjer er kun nævnt som en mulighed i forslagens konsekvensanalyse med et overblik over mulige veje at gå (Politikpakke 1, side 5).

Danske Havne anerkender, at der er et behov for retningslinjer, som kan føre til ensartede konkurrencevilkår i EU. Branchen har selv efterspurgt retningslinjer gennem de sidste 7 år. Der er især behov for konkrete regler for statsstøtte. Der er også behov for særlige krav til Kommissionen i forhold til kontrol af projekter, der opnår EU støtte.

Danske Havne har følgende kommentarer til meddelelsens 8 hovedpunkter:

- 1. Foranstaltning 1.** Det nævnes, at centrale TEN-T havne skal sikre, at alternative miljøvenlige brændstoffer er til rådighed i deres havne. Markedsbehov bør som i den danske havnelov afgøre, hvorvidt en privat aktør eller havnen ønsker at investere i havneydelser og faciliteter (fx til bunkering af LNG). Mangel på brugerbehov skaber tomme faciliteter, hvis om-



kostninger flyttes over på de øvrige brugere. Kravet er ikke med til at skabe effektivitet i havne, men vil i stedet fordyre de samlede transportomkostninger.

Side 102/113

2. Foranstaltning 2. Danske Havne bifalder, at der i særlig grad vil ydes økonomisk støtte til projekter, der i højere grad sammentænker transportformer og giver bedre adgang til havnene fra landsiden. Det bør være et dansk mål, at dette afspejles i en national handleplan, når de strategiske analyser afsluttes i 2013 og de politiske partier, der står bag aftalen om "En grøn transportpolitik", skal drøfte de store spørgsmål om udviklingen af fremtidens infrastruktur. Danmarks sammenkobling af infrastruktur og transportformer har tabt væsentligt terræn i forhold til nabolandene. Dette bekræftes i World Economic Forums Global Competitiveness Report.

3. Foranstaltning 5. Kommissionen vil ultimo 2013 klarlægge statsstøttere reglerne for infrastruktur. Danske Havne ønsker entydige regler for statsstøtte af havne. Hull havn i England og Vilhelmshafen i Tyskland er begge eksempler på massiv statsstøtte, der udspiller sig i gråzonen af de generelle, eksisterende statsstøttere regler.

4. Foranstaltning 6. Kommissionens forudgående analyser har vist, at arbejdsmarkedspolitikken er et problem i meget få lande. Til gengæld er der i de få lande tale om en fastlåst situation, der er historisk betinget. Danske Havne er enige i, at konflikten bør løses i de eksisterende rammer og derfor ikke bør inddrages i Kommissionens forslag.

5. Foranstaltning 8. Differentierede skibsafgifter til skibe, der optræder i Environmental Ship Index, bør gives, når det er relevant. Initiativet fungerer i dag bedst i EU's største containerhavne med væsentlig godsomsætning. Differentierede skibsafgifter bør fungere på frivillig basis ud fra en vurdering af havnens økonomiske bæredygtighed og strategi. I en dansk kontekst vil besparelser på skibsafgifter langt fra hænge sammen med investeringsomkostninger til skibes miljøprofil.

Ovenstående kommentarer er Danske Havnes holdning på baggrund af en meget kort tidsfrist, der ikke i tilstrækkelig grad tager højde for grundige konsekvensanalyser på nationalt plan. Danmarks havnelov, der trådte i kraft den 1. april 2012, er et resultat af et grundigt forarbejde og bred enighed i branchen. Det bør sikres, at forslaget ikke hæmmer danske erhvervshavnens mulighed for at udvikle sig som centrale vækstmotorer.

I Kommissionens meddelelse står, at "EU's strategi er baseret på princippet om at undgå unødigt indblanding i havne, som fungerer godt, og at hjælpe havne, der er sattet bagud, med at indføre god praksis". At nogen er "sattet bagud" bør ikke ligge de velfungerende til last. If it ain't broken, don't fix it. En europæisk lovgivning bør have udgangspunkt i et afbalanceret og proportionalt behov.



DanPilot

1. Lodsvirksomheds inddragelse under forordningen

Formålet med forslaget er at skabe vækst og sikre serviceudbydere fri konkurrence i havnene. Forslaget omfatter med det afsæt også havnelodsning. DanPilot har ingen bemærkninger til ønsket om at konkurrenceudsætte havnelodsninger, men finder dog grund til at bemærke, at lodsvirksomhed på en række områder adskiller sig fra de serviceydelser, der i øvrigt foreslås omfattet af forordningen.

Lodsvirksomhed er således ikke et sædvanligt, kommercielt foretagende. Der knytter sig væsentlige offentlige interesser til udøvelsen af lodsvirksomhed. Lodsens opgave er således at sikre sejladsikkerheden og miljøet. Derfor er der både i Danmark og i udlandet fastsat regler om obligatorisk anvendelse af lods afhængig af skibets størrelse, lastens indhold og de lokale sejladsforhold.

De nævnte forhold udelukker ikke, at lodsvirksomhed i havnene kan konkurrenceudsættes, som det også allerede er sket i den danske lodslov, men i de videre drøftelser af forordningsforslaget bør der være opmærksomhed om, at lodsvirksomhed bør reguleres, så ikke alene de konkurrencemæssige forhold men også forhold af betydning for at sikre overholdelse af lodslovens regler om lodspligt, herunder forhold af betydning for forsyningssikkerheden, fuldt ud tilgodeses. DanPilot skal således opfordre til, at der under forhandlingsforløbet omkring forordningen sikres en tæt kontakt mellem Trafikministeriet og Erhvervs- og Vækstministeriet omkring de særlige forhold, der gør sig gældende på lodsområdet, ligesom DanPilot gerne indgår i de videre drøftelser om lods-ydelsernes regulering i forordningen.

2. Forslagets definition af lodsvirksomhed

Forslagets artikel 2, nr. 8 indeholder en definition af ”lodsning”. Definitionen svarer ikke fuldt ud til den tilsvarende definition af lodsning efter lodslovens § 3, nr. 8. DanPilot skal anbefale, at der anvendes ensartede definitioner, og at forordningens definition i lighed med lodslovens lægger sig tæt op af internationale standarder for definition af lodsvirksomhed. Det bemærkes endvidere, at der i den danske oversættelse af begrebet ”pilotage station”, anvendes begrebet ”lodsstation”. Dette skal rettelig være ”lodseri”.

3. Forordningen omfatter havnelodsning

Det fremgår af udkastet, at forordningen omfatter lodsvirksomhed, når der er tale om havnelodsninger, hvorimod det, der i den danske lodslov betegnes gennemsejlingslodsninger, ikke omfattes af forslaget.

DanPilot er enig i, at der er væsentlige forskelle mellem de to lodsningformer, og at der er en række særlige hensyn til gennemsejlingslodsningerne, som indebærer, at forordningens forslag ikke er egnet til at finde anvendelse på gennemsejlingslodsninger. DanPilot finder det således afgørende, at denne son- dring holdes for øje i de videre drøftelser af forslaget.



Formålet med også at omfatte havnelodsnings af forslaget er at sikre fri konkurrence på dette område. Den danske lodslov sikrer allerede fri konkurrence på havnelodsnings, alene begrænset af objektive krav til lodsens og lodseriernes kompetencer i form af krav om certifikater til at lodse inden for bestemte geografiske områder. Så vidt ses vil en gennemførelse af forordningen i den udgave, der nu foreligger, derfor ikke have væsentlig betydning for adgangen til markedet for havnelodsnings i Danmark.

4. Kompetencefastsættelsen efter forordningen

Efter lodsloven er det Søfartsstyrelsen, der udsteder lodscertifikater og i øvrigt fører tilsyn med området. Forordningen synes at basere sig på, at det fremover vil være den enkelte havn, der skal varetage en række af de opgaver og sikre overholdelse af de rettigheder, der er indeholdt i forordningen. Definitionen i artikel 2, nr. 5 af "havnens forvaltningsorgan" synes således at basere sig på en lokal forvaltning. Dette er for lodsområdet formentlig ikke hensigtsmæssigt, og definitionen i artikel 2, nr. 5 kan formentlig med fordel udformes, så den overlader det til medlemsstaterne at fastsætte kompetencereglerne. Tilsvarende er det formentlig tilrådeligt, at det nærmere overvejes, om der er behov for at oprette et uafhængigt tilsynsråd, som ved siden af de myndigheder, der i øvrigt administrerer de erhverv, der omfattes af forordningen, skal påse overholdelse af forordningen. Således synes der på f.eks. lodsområdet at burde foretages en nærmere vurdering af, hvorvidt det er påkrævet og hensigtsmæssigt, hvis der ved siden af den nuværende kompetence- og tilsynsstruktur efter lodsloven også skal overlades kompetence til særlige tilsynsråd.

I forlængelse heraf bemærkes, at forordningsforslaget ikke indeholder nærmere procedureregler for, hvordan f.eks. en lods fra et andet medlemsland opnår certificering i Danmark. Forslaget synes i praksis at gribe ind i, eller skulle spille sammen med Servicedirektivets regler for gensidig anerkendelse og godkendelse af kvalifikationer mv., men der ses ikke fastsat nærmere regler for dette samspil.

5. Behovet for at kunne indgå public service aftaler

Forslaget indeholder regler, der sikrer, at der kan indgås public service aftaler for serviceydelser, som ikke kan drives på rent forretningsmæssigt grundlag. DanPilot skal i den forbindelse særligt fremhæve, at der trods fuld konkurrenceudsættelse af havnelodsnings i Danmark hidtil kun er etableret private lodserier i ganske få havne. Hovedparten af de danske havne betjenes således af DanPilot som efter lodsloven har forsyningspligt i forhold til alle danske havne. Da trafikken i nogle af de danske havne er forholdsvis beskeden, må det forventes, at der på lodsområdet vil blive behov for at indgå public service aftaler om havnelodsnings for et betydeligt antal havne.

Forordningen åbner i artikel 8 mulighed herfor, både sådan, at der indgås public service aftale for den enkelte havn, og så der indgås aftale for alle havnene. Det synes uklart, om forordningen også tillader, at der indgås én samlet public service aftale for en gruppe af havne med en enkelt leverandør.



DanPilot skal hertil bemærke, at der med den nuværende regulering i lodsloven, hvorefter DanPilot har forsyningspligten for alle havne, kan være behov for at tage stilling til, om der skal være adgang til, at der relativt enkelt og hurtigt kan indgås gruppeaftaler for flere havne, med henblik på at sikre effektiv udnyttelse af driftsmateriellet og dermed lavere omkostninger for brugerne.

DanPilot skal desuden bemærke, at det nøje må overvejes, om der er behov for en undtagelse i artikel 9 for lodsreguleringen i Danmark. Som artikel 9 er formuleret, vil det være muligt at lade en statslig enhed – for lodsområdet DanPilot – varetage de havne, hvor der er indgået en public serviceaftale. Det fremgår imidlertid samtidig af artikel 9, stk. 3, at DanPilot i så fald er afskåret fra at yde havnelodsninger på andre havne. Som bestemmelsen er formuleret synes der enten at skulle foretages meget betydelige ændringer i den nuværende forsyningspligt i lodsloven vedrørende havnelodsninger på de havne, hvor der indgås public serviceaftaler eller indgås public service aftaler med DanPilot på alle de havne, som i dag ikke er kommercielt interessante.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionen præsenterede forslaget på rådsmødet (TTE) 10. juni 2013. Flere større medlemslande forholdte sig reserveret over for Kommissionens forslag.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder som udgangspunkt, at intentionerne i Kommissionens forslag om at sikre en åben, gennemsigtig og fair konkurrence på markedsvilkår i havnesektoren kan støttes.

Den seneste revision af den danske havnelov i 2012 fastsatte blandt andet en række konkrete betingelser, der skal medvirke til en høj grad af åbenhed på markedet for havnetjenester. Det er derfor som udgangspunkt positivt, at der må forventes at blive fastsat lignende regler i alle EU-medlemsstater.

Regeringen støtter forordningens hensigt om at skabe bedre betingelser for vækst i havnesektoren, men lægger dog vægt på, at dette ikke medfører nye administrative byrder for erhvervslivet.

I forslaget er oprensning af havneindsejling og havnebassiner defineret som en havnetjeneste. Regeringen finder, at oprensning bør defineres som vedligeholdelse af infrastruktur, dvs. vedligeholdelse af vandvejene ind til havnen. Regeringen vil derfor arbejde for, at oprensning ikke defineres som en havnetjeneste og dermed ikke omfattes af forslaget. Det vil sikre, at havne fortsat kan løse oprensningsopgaven som en del af havnens almindelige vedligeholdelse af havneinfrastruktur. Endvidere er det i dansk interesse, at staten fortsat kan varetage sin oprensningsopgave i visse havne på den jyske vestkyst uden at være omfattet af forslaget.



Lodsning er i forslaget defineret som en havnetjeneste. I Danmark er lodsning et lovreguleret erhverv, dvs. hvor kravene til lodsernes kvalifikationer mv. er fastsat i lovgivningen. Der er desuden fastsat lodspligt for visse skibe og farvandsområder. Ud fra et sejladsikkerhedsmæssigt princip lægger regeringen derfor vægt på, at Danmarks mulighed for ved lovgivning at fastsætte lodspligt ikke forringes, og at medlemsstaterne fortsat skal have retten til at fastsætte krav om lodseres erhvervsmæssige kvalifikationer og det påkrævede udstyr mv., og at denne kompetence ikke blot tillægges havnenes forvaltningsorganer. Det bemærkes dog, at regeringen er åben over for en åbning af markedet for havnelodsning, og at det allerede i dag er muligt for lodserier i andre EU-lande at foretage danske lodsninger.

Regeringen finder, at der er på en række punkter er behov for at afklare og skærpe forslagets definitioner i artikel 2. Det gælder fx begreber som; havnetjenester, godshåndtering, havneinfrastruktur og havnens forvaltningsorgan.

Forslaget gælder kun for havne på det samlede TEN-T-net, der er defineret i TEN-T-retningslinjerne. Der er således en række danske havne, som ikke vil blive omfattet af reglerne, herunder også større havne efter danske forhold. Det fremgår af forslaget, at medlemslandene kan vælge at udbrede reglerne til at gælde for havne, der ikke er på TEN-T-nettet. Regeringen finder, at det af konkurrencehensyn er en fordel for medlemslandene at kunne udbrede reglerne til også at gælde for andre havne end blot TEN-T-havnene. Det vil give mulighed for at gøre de samme regler gældende for havne, der konkurrerer med hinanden, uanset om de er på eller uden for TEN-T-nettet.

En havns status som TEN-T-havn kan ændres, idet det er objektive kriterier, der bestemmer, om havne er på TEN-T-nettet eller ej (fx godsomsætning). Forslaget forholder sig ikke til, hvilken betydning det har for forslagets anvendelsesområde, at havne kan ryge ud og ind af TEN-T-nettet. Regeringen vil derfor søge en afklaring fra Kommissionen på dette spørgsmål.

Copenhagen Malmö Port er på TEN-T-nettet og dermed omfattet af forslaget. Regeringen vil frem mod forhandlingerne afklare, om forslaget er konformt med et ejerforhold i havnen, der er delt mellem to medlemslande.

Kommissionen vil med forslaget tillægge sig beføjelser til at vedtage eventuelle delegerede retsakter om fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer og typer af operationer med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter og fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter, jf. artikel 14, stk. 5. Regeringen finder, at prisfastsættelse af infrastrukturafgifter bør være op til den enkelte havn og mener derfor ikke, at Kommissionen ikke tillægges beføjelser til at regulere dette område.

Forslaget indeholder bestemmelser om nedsættelse af et rådgivende havnebrugerudvalg, som havnene og leverandører af havnetjenester årligt skal konsulte-



re i forbindelse med fastsættelse af gebyrer og afgifter, ligesom havnen regelmæssigt skal konsultere andre interessenter på havneområdet. Regeringen finder, at der kan være klare fordele ved nedsættelse af lokale havnebrugerudvalg, men at det skal være op til medlemsstaterne selv at beslutte, hvordan inddragelse af brugere og interessenter bedst sikres.

Side 107/113

11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 7: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EU) nr. 881/2004 (Agenturforordningen)

KOM (2013) 27

Revideret notat

1. Resumé

Kommissionen vurderer, at der er behov for at øge Det Europæiske Jernbaneagents (ERA) bemyndigelse, ved at tilføre agenturet større kompetence og flere opgaver.

Forslaget omfatter ændringer i proceduren for godkendelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer, således at godkendelser gælder på det indre marked. Endvidere foreslås en fælles godkendelse til ibrugtagning af faste og mobile togkontrol- og signalsystemer.

Agenturforordningen er tæt forbundet med forslag til ændring af interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet, der tilsammen udgør den tekniske søjle af 4. jernbanepakke.

Det litauiske formandskab har som forventet målsætning at fremlægge en fremskridtsrapport for forslaget på rådsmødet den 5. december 2013.

Forslaget forelægges den 4. oktober 2013 for Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg.

2. Baggrund

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 30. januar 2013 og fremsendt til Rådet i dansk sprogversion den 6. februar 2013. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91.

Den forslåede forordning erstatter forordning (EF/881/2004) som ændret ved forordning (EF/1335/2008). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure jf. TEUF artikel 294.

Kommissionen har fremlagt 4. jernbanepakke, som er baseret på Hvidbogen "Towards a competitive and resource efficient transport system" COM(2011)144. Hvidbogen pointerer, at udvikling af et effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem indebærer, at der etableres et fælles europæisk jernbaneområde, hvilket kræver afskaffelse af en række tekniske, administrative og juridiske hindringer, som stadig besværliggør adgangen til de nationale jernbanemarkeder.

Jernbaneagenturet er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004, med henblik på at yde tekniske bidrag til realiseringen af et indre marked for jernbanesektoren i Europa.



3. Formål og indhold

Kommissionen foreslår, at agenturet bemyndiges til at:

- udstede EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder i henhold til sikkerhedsdirektivet,
- udstede tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning, (Indre Marked) herunder typer af jernbanekøretøjer,
- udstede tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer, som er baseret på det europæiske togkontrol- og kommunikationssystem (ERTMS),
- tilse, at medlemsstaterne ændrer eller ophæver nationale regler, som strider mod fælles europæiske tekniske krav som f.eks. de Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSIer),
- overvåge de nationale sikkerhedsmyndigheder, herunder udføre inspektioner hos sikkerhedsmyndigheden og tilse myndighedens effektivitet og ressourcer, og
- fremme akkreditering af de organer, som har til opgave at verificere, at TSIerne bliver efterlevet ved større ændringer på jernbanen (de såkaldte bemyndigede organer).

Endelig skal agenturet kunne opkræve gebyr for de certifikater og tilladelser, som agenturet udsteder.

Dette drejer sig om følgende ydelser:

- udstedelse og fornyelse af sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomhederne
- udstedelse og fornyelse af ibrugtagningstilladelser til togkontrol- og signalsystemer
- udstedelse af tilladelser til at bringe jernbanekørekøjet i omsætning

I dag er det sikkerhedsmyndigheden (Trafikstyrelsen), som godkender og udsteder ovenstående samt opkræver gebyrer herfor.

Agenturets retlige status samt klageadgang

- Agenturet får retlig status som et EU-organ, der har status som juridisk person.
- Agenturet opretter ét eller flere klagenævn, hvor virksomhederne vil kunne klage over agenturets afgørelser.

Med forslaget vil det nuværende jernbaneagentur, ERA, ændre juridisk status og blive en egentlig europæisk jernbanemyndighed med udvidede kompetencer. Det kommende Europæiske Unions Jernbaneagentur vil på mange måder ligne agenturet på luftfartsområdet, European Aviation Safety Agency (EASA).

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.



Europa-Parlamentets Transportudvalg behandler sagen og har udpeget Robert Zile (ECR/LV) som ordfører.

Europa-Parlamentets Transportudvalg forventer at stemme om deres betænkning den 26. november 2013 og derefter ventes betænkningen behandlet i plenarmøde den 26. februar 2014.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet. Dette begrundes med, at målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne, idet medlemsstaternes mangelfulde implementering af det fælleseuropæiske regelgrundlag bevirker, at nationale regler og forvaltning fortsat udgør en barriere for markedsadgang. Dette gælder både ved godkendelse af jernbanekøretøjer, der skal køre på tværs af landegrænserne, og når en virksomhed ønsker at drive jernbanevirksomhed i anden medlemsstat.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Forslaget har lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Forordning (EF) nr. 881/2004 med senere ændringer ophæves, hvis forslaget vedtages i sin nuværende udformning hvilket vil få betydning for følgende danske regler:

- Lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010 om jernbane.
- Bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Hvis forslaget vedtages, skal disse regler tilpasses.

7. Konsekvenser

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere forslagets konsekvenser.

Det skyldes bl.a., at den endelige afgrænsning mellem den nationale sikkerhedsmyndigheds opgavevaretagelse og agenturets opgavevaretagelse ikke er klart defineret, herunder principperne for opkrævning af gebyrer.

En nærmere vurdering af forslagets konsekvenser vil ske i takt med, at afgrænsningen mellem den nationale sikkerhedsmyndigheds opgavevaretagelse og agenturets opgavevaretagelse defineres nærmere.

8. Høring

Forslaget har været i høring i EU-specialudvalget for transport og hos en række øvrige aktører i jernbanebranchen, herunder Aarhus Letbane I/S, DNV KEMA,



Lloyds, Aktins Danmark A/S, NIRAS, Siemens A/S og Jernbanenævnet i perioden fra den 7. februar med frist for høringsbidrag den 6. marts 2013.

Side 111/113

Der er modtaget følgende høringsvar:

DSB:

"I betragtning (14) anføres, at afgifterne for køretøjstilladelser og sikkerheds-certifikater hos ERA vil ligge på et niveau svarende til det nuværende gennemsnit i Unionen og skal fastsættes i en delegeret retsakt. Da forslaget blandt andet tager udgangspunkt i, at der i visse medlemsstater opkræves urimelige afgifter, bør det overvejes hvorvidt de nye afgifter skal fastsættes efter en beregning af, hvad de rent faktisk koster at udstede for ERA. Dette argument forstærkes af, at det antages, at det vil udgøre en administrativ besparelse, når godkendelserne og godkendelsesprocedurerne harmoniseres og delvist samles ét sted. Alternativt må der være tale om en politisk fastsættelse af afgiftsniveauet.

Det er dog ikke muligt på det foreliggende grundlag at afgøre, hvorvidt der for DSB vil være tale om en administrativ eller økonomisk lettelse med forslaget om køretøjsætningstilladelse.

Ifølge betragtning (21) og forslaget til artikel 13 skal der oprettes et certificeringssystem for værkstedsfaciliteter. DSB anser det for sandsynligt, at såfremt der indføres et certificeringssystem for værkstedsfaciliteter, vil det medføre ekstraomkostninger for DSB og ikke i øvrigt medføre nogen form for simplificering eller forbedring af de nuværende forhold.

Ifølge forslaget til artikel 51 vil ERA oprette et klagenævn, som fremover skal behandle klager i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18 (sikkerheds-certifikater, typegodkendelser, ibrugtagningstilladelser for rullende materiel og ibrugtagningstilladelser for togkontrol- og signal anlæg). Dermed overflyttes klageadgangen fra de nationale jernbanenævn til det ny klagenævn. Det er ikke muligt at vurdere, hvorvidt dette vil have betydning for DSB".

Dansk Industri:

"DI Transport takker for det fremsendte materiale vedrørende EU-Kommissionens forslag til 4. jernbanepakke, og muligheden for at afgive bemærkninger til de enkelte delforslag. I dette tilfælde COM(2013) 27, der omhandler forslag til forordning om det europæiske jernbaneagentur og om ophævelse af forordning 881/2004.

Kommissionen tilkendegiver, at forslaget har til formål at fjerne de tilbageværende administrative og tekniske barrierer for etableringen af det indre jernbanemarked. Forordningen skal erstatte den gældende forordning 881/2004 og tildeler jernbaneagenturet (ERA) en række nye opgaver og beføjelser. Målet er endvidere, at øge stordriftsfordelene for jernbanevirksomhederne, reducere de administrative omkostninger og forkorte de administrative procedurer mv.



DI Transport tilslutter sig disse målsætninger. Det er af afgørende vigtighed for etableringen af det indre jernbanemarked, at nationale særregler afvikles, at der sikres fuld harmonisering mellem medlemslandene i regeludmøntningen, og at der i videst muligt omfang etableres en platform, hvor dobbeltarbejde mellem medlemsstaterne og ERA elimineres.

Vi er dog usikre på, om kommissionens forslag i alle henseender sikrer opfyldelsen af ovennævnte. Vi bemærker overordnet, at der med forslaget lægges op til en fortsat deling af beføjelserne, blandt andet af hensyn til nærheds- og proportionalitets-principperne. Men hvis den fortsatte todeling ikke defineres og udmøntes tydeligt, vil der være stor risiko for overlappende, ineffektive og fordyrende funktioner. Det skal undgås.

Vi bemærker for eksempel også, at ERA ifølge forslaget skal tildeles beføjelse til at opkræve afgifter for at udstede køretøjstilladelser og sikkerhedscertifikater. Det forudsættes også, at ERA tilføres yderligere ressourcer. Det er således vigtigt, at sådanne "tilvækster" spejles i tilsvarende reduktioner i medlemsstaterne, såvel ressourcemæssigt som afgiftsmæssigt.

På ovennævnte baggrund skal vi derfor, med henblik på forslagets videre behandling, anbefale, at der fra dansk side lægges afgørende vægt på, at ændringerne reelt bidrager til opfyldelse af målsætningerne.

Vi står naturligvis til rådighed for de videre drøftelser vedrørende 4. jernbaneløsning "pakke".

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det irske formandskab valgte at behandle interoperabilitetsdirektivet først og der blev opnået generel indstilling på rådsmødet den 10. juni 2013. Det litauiske formandskab behandler efterfølgende jernbanesikkerhedsdirektivet med henblik på opnåelse af en forventet generel indstilling i oktober 2013, mens det er ambitionen at kunne fremlægge en fremskridtsrapport for agenturforordningen i december 2013.

I forhold til forslaget om en ny agenturforordning har medlemsstaterne indikeret bred støtte til den foreslåede intention. Medlemsstaterne har dog været skeptiske i forhold til:

- at agenturet tildeles større bemyndigelse og ansvar,
- at den foreslåede arbejdsdeling mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder kan vise sig at blive utilsigtet bureaukratisk, og
- at jernbanevirksomheder, der ikke foretager grænseoverskridende trafik, ikke bliver pålagt at rekvirere EU-sikkerhedscertifikater fra agenturet.

10. Regeringens generelle holdning



Regeringen lægger vægt på, at jernbanen i Danmark, drives så effektivt og gennemsigtigt som muligt, og at jernbanedriften i Danmark dokumenterbart bliver en af Europas mest effektive.

Således støtter regeringen, at Jernbaneagenturet skal spille en aktiv rolle. Regeringen vil dog være særligt opmærksom på, at forslaget om yderligere bemyndigelse af agenturet ikke skaber barrierer og bureaukrati.

Regeringen finder, at grænsefladen mellem agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders kompetencer ikke er defineret tilstrækkeligt. Der er derfor i Kommissionens forslag behov for en præcisering af denne mht.:

- Det arbejde som sikkerhedsmyndigheden skal udføre i forbindelse med godkendelse og udstedelse af tilladelser og certifikater.
- Finansieringen af agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders opgaver. Herunder hvad henholdsvis agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder kan opkræve af gebyrer for det arbejde de vil skulle udføre som ”underleverandør” for agenturet ved godkendelse og udstedelse af tilladelser og certifikater til jernbanevirksomhederne.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Hele 4. jernbanepakke har dog tidligere været nævnt til orientering den 1. marts 2013 i forbindelse med rådsmøde (TTE) den 11. marts 2013. Europaudvalget har modtaget grund- og nærhedsnotat den 6. marts og supplerende grund- og nærhedsnotat den 25. marts 2013.