



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 6. juni 2013
J. nr. 2013 - 1487

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 30. maj 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Benny Engelbrecht (S).

Spørgsmål nr. 547:

Ministeren bedes redegøre for sine indstillinger til rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 10. juni 2013 for så vidt angår transportdelen.

Svar:

Hermed fremsendes skriftlig redegørelse for indstillingerne til rådsmødet for EU's transportministre, der finder sted den 10. juni 2013. Nedenstående sager vil blive forelagt Europaudvalget den 7. juni 2013. Der er 7 sager på dagsordenen, hvoraf én er til forhandlingsoplæg og tre er til tidligt forhandlingsoplæg, da de ikke skal behandles på det forestående rådsmøde. De resterende tre sager forelægges til orientering.

Forslag til forordning om Connecting Europe Faciliteten

Første sag er forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten som er sat på rådets dagsorden til en fremskridtsrapport. Forslaget blev forelagt til forhandlingsoplæg i marts 2012.

Via Connecting Europe-faciliteten kan der ydes finansiel støtte til projekter, der udfylder hullerne i den europæiske infrastruktur inden for områderne transport, energi samt informations- og kommunikationsteknologi.

Forslaget fastlægger kriterierne for, hvilke projektyper der kan opnå EU-støtte. Rådet opnåede delvis generel indstilling i juni 2012 under det danske EU-formandskab. Under det irske formandskab er forhandlingerne i Rådet fortsat, ligesom der parallelt hermed er ført forhandlinger med Europa-Parlamentet.

Der kan ikke indgås en endelig aftale om Connecting Europe Facility, før forhandlingerne om EU-budgettet for 2014-2020 (de såkaldt flerårige finansielle rammer) er afsluttede.



Forslag til direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union

Side 2/5

Næste sag drejer sig om interoperabilitetsdirektivet der forelægges Europaudvalget til forhandlingsoplæg. Forslaget er en del af 4. jernbanepakke som blev forelagt Europaudvalget til orientering den 1. marts 2013.

Forslaget indebærer, at godkendelser til ibrugtagning af jernbanekøretøjer og togkontrol- og signalsystemer fremover skal foretages af det europæiske jernbaneagentur – ERA.

Regeringen støtter overordnet forslaget. Danske erfaringer med rullende materiel peger på, at der er fordele forbundet med et gennemskueligt og bredt marked for såvel togmateriel som infrastruktur. Det gælder f.eks. for signalsystemet ERTMS.

Det er vigtigt for regeringen, at grænsefladen mellem agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders kompetencer præciseres væsentlig mere, end det er tilfældet i Kommissionens forslag.

Det gælder især i forhold til udstedelse af tilladelser til køretøjer, togkontrol og signaler. Endvidere lægger regeringen vægt på, at nye opgaver på EU-niveauet kan løftes effektivt. Regeringen er særligt opmærksom på, at forslaget om yderligere bemyndigelse af ERA ikke skaber nye barrierer og bureaukrati.

Medlemslandene bakker generelt op om de overordnede mål i forslagene, men mange deler de danske bekymringer. Der er i forbindelse med forhandlingerne sket ændringer vedrørende metoden for gennemførelse af tekniske forskrifter, således at det nu er ændret fra delegerede retsakter til implementerende retsakter, hvilket man fra regeringens side støtter. Endvidere er forslaget om at oprette et selvstændigt tilgængelighedsregister frafaldet.

Forslag til forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer

Næste sag er forslag til forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der er en del af Kommissionens køretøjssikkerhedspakke. Forslaget er sat på Rådets dagsorden til generel indstilling. Sagen blev forelagt Europaudvalget til forhandlingsoplæg i oktober 2012 og forelægges i dag til orientering.

Formålet med forslaget er at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet. Lastbiler, busser og påhængskøretøjer – alle erhvervskøretøjer – skal ifølge de nuværende fælles EU-minimumsstandarder undersøges ved uventede syn ved vejsiden for at kontrollere deres stand mellem de periodiske syn af hensyn til trafiksikkerhed og miljø.



Kommissionen foreslår blandt andet, at der skal kontrolleres mindst 5 % af det samlede antal registrerede tunge erhvervskøretøjer per kalenderår ved vejsiden, at varebiler og små påhængskøretøjer skal omfattes af forordningen, og at der skal anvendes mobile synsenheder eller synsvirksomheder i nærheden.

Det ser nu ud til, at niveauet for antal vejsidesyn ikke stiger i forhold til niveauet i dag, hvilket man fra regeringens side er tilfreds med, da det ville være uhensigtsmæssigt dyrt uden at give øget sikkerhed.

Forslag til forordning om indberetning af episoder inden for civil luftfart

Næste sag er forordningsforslaget om indberetning af begivenheder inden for den civile luftfart i Europa. Sagen er sat på Rådets dagsorden til generel indstilling, og forelægges til orientering for Europaudvalget.

Det overordnede formål med forslaget er at reducere antallet af flyulykker. Kommissionen vil forbedre indberetningen af såkaldte ”begivenheder” inden for den civile luftfart i Europa. Begrebet omfatter enhver begivenhed, som vil kunne få betydning for luftfartssikkerheden. Da luftfartssikkerheden i Danmark allerede er meget høj, vurderes det, at forslaget hovedsageligt vil bidrage til en harmonisering af området på europæisk plan.

Fra regeringens side er man generelt positivt indstillet over for forslaget. Store dele af forordningens tiltag, især de obligatoriske indberetninger, er på nuværende tidspunkt gældende dansk ret. Reglerne vil dog medføre en mindre udvidelse af de indberetningspligtige luftfartøjer. I Danmark er der straffrihed for de typer begivenheder, der er omfattet af indberetningspligten i den danske regulering på området.

Regeringen er derfor tilfreds med, at forslaget nu ser ud til at lande således, at der overlades fleksibilitet til EU's medlemslande i forhold til, at det skal være valgfrit om de vil straffe eller ej, og dermed kan den danske ordning med straffrihed opretholdes.

Udover de fire sager ovenstående sager på dagsordenen for rådsmødet d. 10. juni 2013 skal der forelægges Europaudvalget tre sager til tidligt forhandlingsoplæg.

Forslag til forordning om passagerrettigheder for luftfarten

Første sag er forslag til forordning om passagerrettigheder for luftfarten. Forslaget forelægges Europaudvalget til tidligt forhandlingsoplæg.

Forslaget har til formål at forbedre håndhævelsen af flypassagerernes rettigheder ved at præcisere en række centrale principper der 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. Regeringen finder, at forslaget balancerer disse hensyn fint.

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.

Forslag til direktiv om vægt og dimensioner for visse vej køretøjer i Fællesskabet

Næste sag er forslag til direktiv om vægt og dimensioner for busser og lastbiler. Forslaget forelægges Europaudvalget til et tidligt forhandlingsoplæg.

Forslaget vedrører busser og lastbiler samt disses påhængskøretøjer og gør det lovligt for modulvogntog at krydse en landegrænse, hvis nabolandene aftaler denne mulighed.



Kommissionen foreslår også, at det skal være muligt, at lastbiler og vogntog bliver lidt længere fortil og bagtil, hvis længdeforøgelsen skyldes aerodynamisk udstyr, der giver bedre energieffektivitet, ligesom det for lastbilerne giver bedre udsyn til bløde trafikanter og en længere deformationszone, der nedsætter skaderne på modparten i tilfælde af et sammenstød.

En lille justering i kravene til længde gør det også muligt at transportere de stadigt mere anvendte 45 fods-containere, der typisk ankommer med skib. Forslaget fastlægger endvidere krav om, hvor ofte lastbiler/busser skal kontrolleres for overlæs, samt overordnede regler for sanktioner i forbindelse med overlæs.

Grænseoverskridende kørsel med modulvogntog var jo en vigtig prioritet under dansk formandskab og derfor er regeringen tilfreds med, at Kommissionen nu er kommet med et forslag der tillader modulvogntog at køre på tværs af landegrænser mellem to lande, såfremt disse lande tillader kørsel med modulvogntog. Det er dog, regeringens holdning, at modulvogntog skal kunne passere mere end én landegrænse under sin transport.

Forslag til forordning om oprettelse af et Europæisk GNSS-agentur

Sidste sag jeg forelægger, er forslag til forordning om oprettelse af det Europæiske GNSS-agentur. Forslaget forelægges Europaudvalget til tidligt forhandlingsoplæg.

Det europæiske GNSS-agentur forestår driften af EU's globale navigationssystemer baseret på satellit. GNSS står for 'Global Navigation Satellite System'. Agenturet skal efter 2013 forvalte driften af de to europæiske satellitbaserede navigationssystemer, Egnos og Galileo, og samtidig stå for sikkerhedsgodkendelsen af dem, hvilket medfører risiko for interessekonflikter. Kommissionens forslag skal sikre at agenturets systemer for sikkerheds-godkendelse fortsat er uafhængige af især driftsaktiviteterne.

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 agenturet får delegeret driften af de to systemer.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen