



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 3. oktober 2013
J. nr. 2013-3046

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 26. september 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Benny Engelbrecht (S).

Spørgsmål nr. 851:

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

Svar:

Hermed fremsendes skriftlig redegørelse for indstillingerne til rådsmødet for EU's transportministre, der finder sted den 10. oktober 2013. Nedenstående sager vil blive forelagt Europaudvalget den 4. oktober 2013. Der er 7 sager på dagsordenen, hvoraf to er til forhandlingsoplæg, to er til orientering og tre er til tidligt forhandlingsoplæg, da de ikke skal behandles på det forestående rådsmøde.

Passagerrettigheder for luftfarten

Første sag er forslaget om passagerrettigheder i luftfarten. Forslaget blev forelagt til tidligt forhandlingsoplæg i juni 2013, og forelægges derfor til orientering i Europaudvalget. Forslaget er alene sat på Rådets dagsorden til orienterende debat.

Forslaget skal sikre en effektiv og konsekvent håndhævelse af passagerernes rettigheder og sikre behandlingen af individuelle krav og klager, når der opstår tvister mellem flyselskaber og passagerer.

Samtidig er det formålet at sikre, at luftfartsselskaberne opererer under harmoniserede vilkår, mens der tages hensyn til den økonomisk pressede situation, som selskaberne befinder sig i.

Det er desuden formålet at forbedre de håndhævespolitikker, der udføres på nationalt plan. Målet er større klarhed om, hvornår man som passager har ret til kompensation ved en aflysning eller forsinkelse.



Jeg mener, det er vigtigt at give de nationale håndhævelsesorganer – som i Danmark er Trafikstyrelsen – de nødvendige redskaber til at håndhæve passagerernes rettigheder. Derfor skal de kunne træffe endelige afgørelser i klagesager.

Udviklingen af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR)

Anden sag handler om en forlængelse af mandatet til fællesforetagendet, SESAR Joint Undertaking, der har ansvar for at udvikle det europæiske lufttrafikstyringssystem.

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget, og forelægges til forhandlingsoplæg den 4. oktober 2013. Sagen er sat på Rådets dagsorden til rådsafgørelse.

SESAR er den teknologiske del af det fælles europæiske luftrum, som hedder Single European Sky. Det er et teknisk system, som blev oprettet for at samle kræfterne i EU for at kunne udvikle et nyt europæisk lufttrafikstyringssystem. SESAR skal skabe grundlag for en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttrafikstyringen.

SESAR Joint Undertaking blev oprettet i 2007 som et gennemførelsesinstrument i forhold til SESAR-projekterne og skulle ophøre med at eksistere i 2016. Det er dog ifølge Kommissionen nødvendigt, at projektet fortsætter udviklingen inden for lufttrafikstyring *efter* 2016 for at opnå de opstillede præstationsmål.

Hovedformålet med forslaget er derfor at forlænge løbetiden for SESAR Joint Undertaking til 2024, så fællesforetagendet får tid til at færdiggøre dets arbejde.

Det foreslås, at der afsættes et beløb på op til 600 mio. EUR på EU's budget fra 2014 til 2020, hvilket ligger på niveau med hvad, der tidligere er blevet tilført projektet. Det årlige danske bidrag til EU udgør ca. 2 % af EU-budgettet. Det svarer til et dansk bidrag på ca. 90 mio. DKR i perioden. Det konkrete beløb der afsættes til projektet bliver dog først endeligt besluttet i forbindelse med de årlige budgetforhandlinger.

Jeg mener, at man fortsat bør støtte en begrænset forlængelse af mandatet til SESAR Joint Undertaking, så man får mulighed for at færdiggøre arbejdet. Dette arbejde vil medføre en højtudviklet lufttrafikinfrastruktur i EU, og dermed en mere effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten.

Jeg mener dog ikke, at Kommissionen har fremført nok argumenter for, hvorfor projektet skal forlænges helt frem til 2024. Derfor mener jeg, at man fra dansk side bør arbejde for at løbetiden ikke bliver længere end til udgangen af 2020 og at der ikke afsættes flere midler til projektet end de 600 mio. EUR, som foreslået af Kommissionen.



Jernbanepakken sikkerhedsdirektiv

Tredje sag er Sikkerhedsdirektivet. Forslaget er en del af 4. jernbanepakke, som blev forelagt Europaudvalget til orientering den 1. marts 2013. Forslaget er sat på Rådets dagsorden til generel indstilling, og forelægges den 4. oktober 2013 til forhandlingsoplæg.

Forhandlingerne om forslaget blev indledt den 1. juli 2013, da Litauen overtog formandskabet. Det har været et intenst forhandlingsforløb. Vi har fulgt behandlingen af forslaget tæt, da det ser ud til, at det meget ambitiøse mål om en generel indstilling vil kunne nås.

Overordnet set skal forslaget sikre, at jernbanesikkerheden i EU udvikles og forbedres, og at adgangen til markedet for jernbanetransportydelse forbedres.

Sikkerhedsdirektivet er rammen for en harmonisering af de nationale sikkerhedsregler samt den nationale sikkerhedsmyndigheds rolle og opgaver.

Det er vigtigt for mig, at jernbanen i Danmark drives så effektivt og gennemsigtigt som muligt, så jernbanedriften i Danmark bliver en af Europas mest effektive.

For at drive jernbanevirksomhed i EU skal virksomheden have et sikkerheds-certifikat. Formålet med forslaget er blandt andet at danne ét fælles EU-sikkerhedscertifikat, som vil betyde, at virksomhederne kan anvende ét og samme certifikat til kørsel i alle EU-lande.

Forhandlinger har bevæget sig i en retning, vi fra dansk side kan være tilfredse med. Der er på nuværende en række større udeståender, men det forventes, at der kan vedtages en generel indstilling på Rådsmødet den 10. oktober 2013.

Det Europæiske GNSS-agentur

Sidste sag på rådsmødet dagorden er det tekniske forslag om Det Europæiske GNSS-agentur. Forslaget blev forelagt til tidligt forhandlingsoplæg i juni 2013, og forelægges derfor til orientering i Europaudvalget. Sagen er på Rådets dagsorden til generel indstilling.

GNSS står for 'Global Navigation Satellite System'. Det europæiske GNSS-agentur har ansvar for konstruktionen og gennemførelsen af EU's globale satellitnavigationssystemer, Egnos og Galileo. Samtidig står agenturet for sikkerhedsgodkendelsen af disse systemer.

Fra 1. januar 2014 vil agenturet få overdraget flere arbejdsopgaver, især i forhold til driften af de to europæiske navigationssystemer.



Forslaget skal derfor sikre, at agenturets sikkerheds-godkendelsesaktiviteter fortsat er uafhængige af de øvrige aktiviteter, især når agenturet får overdraget ansvaret for driften af de to systemer.

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

Forslaget om alternative brændstoffer

Første sag, som jeg vil præsentere i Europaudvalget til tidligt forhandlingsoplæg, er forslaget om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

Forslaget er allerede blevet forelagt Europaudvalget til orientering 1. marts 2013. Sagen forventes først behandlet på rådsmødet i december.

Formålet med forslaget er at fjerne barrierer for køretøjer og skibe, der bruger andre brændstoffer end benzin og diesel.

Kommissionen har derfor i sit forslag opstillet landespecifikke bindende mål for, hvor mange ladepunkter til el-biler og hvor mange tankningsmuligheder for alternative brændstoffer, der skal være i de enkelte EU-medlemslande i 2020.

Kommissionen foreslår også, at der skal etableres fælles standarder for infrastrukturen i alle medlemslande. På den måde vil elbilsejere kunne bruge deres bil i hele EU.

Herudover stilles der i forslaget krav om at etablere politiske rammer for udviklingen af markedet for opladning af el-biler, tankning af naturgas og brint.

For el vil forslaget betyde, at der i Danmark inden udgangen af 2020 skal være etableret 54.000 ladepunkter – hvoraf 10 % skal være offentligt tilgængelige.

Der har været nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, som har studeret de økonomiske konsekvenser af forslaget. Arbejdsgruppen er nået frem til, at Kommissionens forslag vil kunne kræve en samlet statslig investering på ca. 1,2 mia. kr. i perioden 2014-2020. Tallet er dog behæftet med betydelig usikkerhed.

Jeg er optaget af at arbejde for en omkostningseffektiv grøn omstilling af transportsektoren, og hilser derfor forslaget velkommen. Regeringen er positiv over for forslagets hensigter og er enig med Kommissionen i, at det bør være muligt for elbilsejere at oplade deres bil i hele EU. Der er dog efter regeringens opfattelse elementer i forslaget, der er u hensigtsmæssige.

Kravet til antallet af ladepunkter til elbiler for Danmark er meget højt i forslaget og er baseret på en særdeles optimistisk prognose for antallet af el-biler i



Danmark. Prognosen er udarbejdet af en brancheorganisation i 2010, men er af Kommissionen blevet misforstået som en national målsætning.

Side 5/6

Bindende krav om antallet af ladestandere bygget på denne prognose vil derfor desværre medføre stor risiko for, at der vil blive etableret infrastruktur, der kun i ringe omfang vil blive benyttet, og som det vil koste mange penge at etablere.

Samtidig er det ikke usandsynligt, at det private incitament til at investere i ladestandere vil falde betydeligt, hvis staten pålægges at udrulle en meget omfattende infrastruktur – også privat infrastruktur.

Når det gælder kravet om de nationale politiske rammer, er det afgørende for regeringen, at medlemslandene selv har ansvar for deres skatte- og afgiftspolitik.

Havnepakken

Anden sag, som jeg vil præsentere i Europaudvalget til tidligt forhandlingsoplæg, er den såkaldte Havnepakke. Forslaget forventes først på dagsordenen til næste rådsmøde i december.

Formålet med forslaget er at skabe bedre vækst- og investeringsvilkår for havnene 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 havnetjeneste samt gennem større gennemsigtighed i havnenes organisation, drift og økonomi.

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.

Revisionen 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.

Da disse havnetjenester i dansk sammenhæng allerede eksisterer, ventes forslaget ikke at få væsentlige økonomiske konsekvenser i en isoleret dansk kontekst.

Jeg er enig i, at det er fornuftigt at skabe bedre betingelser for vækst i havnesektoren, så længe det ikke medfører nye administrative byrder for erhvervslivet.

Forslaget omfatter også lodsning, som reguleres af Erhverv- og Vækstministeriet. Transportministeriet vil i det videre arbejde med forslaget arbejde tæt



sammen med EVM om den danske holdning til lodsning, og arbejde for at Danmarks mulighed for at fastsætte lodspligt i den nationale lovgivning ikke forringes.

Side 6/6

Jernbanepakken agenturordning

Tredje sag, som jeg vil præsentere til tidligt forhandlingsoplæg i Europaudvalget, er Agenturforordningen. Forslaget er også en del af 4. jernbanepakke, som blev forelagt Europaudvalget til orientering den 1. marts 2013. Forslaget forventes først behandlet på rådsmødet i december.

Agenturforordningen er tæt forbundet med sikkerhedsdirektivet, der sammen med interoperabilitetsdirektivet udgør den tekniske søjle af 4. jernbanepakke.

Med forslaget vil Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) ændre status og blive en egentlig europæisk jernbanemyndighed med udvidede kompetencer og flere opgaver, hvilket vil være hensigtsmæssigt.

Generelt støtter vi forslaget. Vi vil dog være særligt opmærksomme på, at forslaget om yderligere bemyndigelse af agenturet ikke skaber barrierer og bureaukrati.

Samtidig er der behov for at grænsefladen mellem agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders kompetencer defineres nærmere.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr