



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 2. oktober 2014  
J. nr. 2014-3561

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 26. september 2014 stillet mig følgende (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Horn Langhof (S).

**Spørgsmål nr. 1125**

Ministeren bedes redegøre for sine indstillinger til rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 8. oktober 2014 for så vidt angår transportdelen.

**Svar:**

Jeg fremsender hermed skriftlig redegørelse for indstillingerne til rådsmødet for EU's transportministre, der finder sted den 8. oktober 2014. Nedenstående sager vil blive forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. oktober. Der er seks sager på dagsordenen.

Forslag om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser

Første sag på dagsordenen vedrørende fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (det såkaldte CBE-direktiv) henhører under Justitsministeriet og forelægges separat af justitsministeren.

Kommissionen fremsatte den 18. juli 2014 et nyt forslag til direktiv om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

Forslaget har til formål at forbedre færdselssikkerheden i EU ved at medlemslandene sikres adgang til hinandens motorregistre via EU's køretøjs- og kørekortsnetværk EU-CARIS. Dette skal gøre det lettere at finde identiteten på de personer, der begår færdselslovsovertrædelser i andre medlemsstater.

Forslaget er en opfølgning på Domstolens afgørelse af 6. maj 2014 i sagen C-43/12, hvor Domstolen annullerede det tidligere direktiv om grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (Direktiv nr. 2011/82/EU). Domstolen gav ved sin afgørelse Kommissionen medhold i, at direktivet skulle have været vedtaget med hjemmel i reglerne om transportpolitik (TEUF artikel 91) og ikke – som det var tilfældet – i bestemmelsen om grænseoverskridende politisamarbejde (TEUF



artikel 87, stk. 2). Direktivforslaget indeholder ikke nye selvstændige lovgivningsmæssige initiativer, men er hovedsagelig en ændring af direktivets hjemmelsbestemmelse.

Ændringen af direktivets hjemmelsbestemmelse medfører imidlertid, at direktivet ikke længere er omfattet af Danmarks forbehold vedrørende retlige og indre anliggender. Direktivet finder derfor anvendelse for Danmark.

Formandskabet har på dansk foranledning fremlagt et kompromisforslag, som forlænger implementeringsfristen for de lande, som ikke var omfattet af det tidligere direktiv (Storbritannien, Irland og Danmark), således at direktivet for disse lande først træder i kraft den 6. maj 2017.

Fra dansk side er man positivt indstillet over for forslaget, som skønnes at ville få en positiv virkning for det generelle færdselssikkerhedsniveau i Danmark.

--00000--

De resterende fem sager forelægger jeg til orientering for Folketingets Europaudvalg den 3. oktober.

Nedenfor giver jeg et kort resumé af sagerne. Jeg henviser i øvrigt til samlenotatet, som er vedlagt dette svar.

#### Forslag til forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum

Anden sag drejer sig om forslaget til gennemførelse af det fælleseuropæiske luftrum. Kommissionen fremsatte den 11. juni 2013 den såkaldte SES II+-pakke, herunder forslag til en omarbejdning af forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.

Forslaget indeholder regler, der skal styrke implementeringen af det fælles europæiske luftrum (SES), der blev lanceret af EU i 2004 og 2009 med lovpakkerne SES I og II.

Formålet med Single European Sky (SES)-initiativet er via lovgivning at sikre, at europæisk luftfart bliver mindre miljøbelastende, kan klare flere samtidige flyvninger (kapacitet) samt blive billigere, uden at der gås på kompromis med flyvesikkerheden.

Danmark støtter Kommissionens overordnede målsætning med forslaget.

Danmark havde som udgangspunkt foretrukket, at Kommissionen havde ventet med at foreslå nye regler om SES, da den seneste revision af SES-regelsættet (SESII fra 2009) kun ligger få år tilbage, og da mange lande stadig er i gang med at implementere det reviderede regelsæt.



Det er bl.a. væsentligt at sikre, at de foreslåede bestemmelser om nationale myndigheder ikke ændrer den danske måde at organisere myndighederne på med Trafikstyrelsen som national myndighed og Naviair som selvstændig offentlig virksomhed. Herunder at ressourcemæssige spørgsmål i dag er national kompetence.

Det er endvidere væsentligt, at forslaget anvendelsesområde ikke kommer til at omfatte Nordatlanten, herunder grønlandsk luftrum, da Grønland ikke er medlem af EU, og det vil have økonomiske konsekvenser som følge af krav om ekstra investeringer. Det vil samtidig formentligt være nødvendigt at ophæve eksisterende ICAO-aftaler.

Meddelelse fra Kommissionen om ”En ny æra for luftfarten – Luftfartsmarkedets åbnes for civil anvendelse af fjernstyrede luftfartøjssystemer på en sikker og holdbar måde”

Tredje sag drejer sig om meddelelsen vedr. droner - ”En ny æra for luftfarten – Luftfartsmarkedets åbnes for civil anvendelse af fjernstyrede luftfartøjssystemer på en sikker og holdbar måde.”

Kommissionen argumenterer i sin meddelelse for, at tiden er moden til at åbne et marked for civile droner på EU plan. Ifølge Kommissionen er civile droner ved at blive en realitet, og snart vil de blive kommercielt tilgængelige på europæisk plan. Endvidere peger Kommissionen på, at et marked for civile droner udgør en reel mulighed for at skabe nye arbejdspladser og være en kilde til innovation og økonomisk vækst i de kommende år.

Kommissionen understreger dog i meddelelsen, at fremkomsten af civile droner også kan medføre nye udfordringer, når det gælder sikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse og beskyttelse af borgernes rettigheder, hvilket der skal tages højde for, før droner kan anvendes i større skala i et civilt miljø.

Endelig gør Kommissionen opmærksom på, at manglen på validerede teknologier og harmoniserede regler, der gælder i hele Europa, er de vigtigste hindringer for at åbne markedet for civile droner og integrere de civile droner i luftrummet sammen med almindelige luftfartøjer.

Meddelelsen har som udgangspunkt ingen konsekvenser, da der ikke er tale om forslag om bindende lovgivning.

Man har længe fra dansk side efterspurgt et udspil fra Kommissionen om EU-regulering af droner, hvilket meddelelsen må ses som et første skridt i retning af. Man er fra dansk side enig med Kommissionen i, at civile droner er ved at blive en udbredt realitet og snart vil blive kommercielt tilgængelige på europæisk plan, samt at markedet for civile droner udgør en reel mulighed for at skabe nye arbejdspladser og være en kilde til innovation og økonomisk vækst i de kommende år.

Som foreslået af Kommissionen kan notifikation af Kommissionen under informationsproceduredirektivet (direktiv 98/34/EF) med fordel bruges til at



sikre, at medlemsstaterne benytter en ensartet og proportional fremgangsmåde, når de indfører nationale regler på RPAS-området. Danmark hilser Kommissionens intention om at informere interessenter, navnlig små og mellemstore virksomheder (SMV), om eksisterende nationale regler, velkommen.

For så vidt angår EU-programmet for virksomheders konkurrenceevne og små og mellemstore virksomheder (COSME), er det vigtigt, at de årlige arbejdsprogrammer ikke skal bestå af smalle sektorspecifikke udbud med begrænset sigte. I stedet skal COSME så vidt muligt indeholde udbud, der skaber merværdi for SMV'er over en bred kam. Hvis udviklingen af civile droner skal fremmes via udbud i COSME-programmet, bør den generelle merværdi for europæiske SMV'er derfor tydeligt fremgå at udbuddet.

Omkring de flyvesikkerhedsmæssige forhold skal der tages højde for, at luftstruktureren med integrationen af civile droner fortsat understøtter Forsvarets luftoperative opgaveløsning. I forlængelse heraf skal det sikres, at både civile og militære interesser tilgodeses.

Regeringen har allerede i 2013 igangsat en tværministeriel arbejdsgruppe, der skal afdække de samme hensyn, som Kommissionen påpeger: Vækstmuligheder på den ene side og hensyn til flyvesikkerhed, privatlivets fred og beskyttelse mod ulovlig brug på den anden side. Arbejdsgruppen afrapporterer til mig ultimo 2014.

Forslag om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen

Næste sag er forslaget om en ændring af direktiv vedr. oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen – det såkaldte markedsåbningsdirektiv.

Kommissionens formål med forslaget er at sikre lige adgang til infrastrukturen gennem en styrkelse af infrastrukturforvalterens forvaltning samt at åbne markedet for indenlandsk passagertransport med sigte på at intensivere konkurrencen, således at der opnås flere og bedre passagertjenester.

Forslaget indebærer b.l.a., at markedet for national passagertransport åbnes.

For så vidt angår adgang til markedet findes der ikke adgangsbarrierer for operatører, der vil køre persontogtrafik i Danmark, da enhver operatør med de rette tilladelser siden 2000 har kunnet drive persontogtrafik i Danmark.

Forslaget lægger endvidere op til en adskillelse mellem infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed.



Den danske holdning er, at de regler, som Kommissionen foreslår vedrørende adskillelse mellem infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed, og som ville indebære, at varetagelsen af statens ejerskab til DSB ville skulle overføres til et andet ministerium end Transportministeriet, er alt for vidtgående. Fra dansk side er man som udgangspunkt enig i, at det kan resultere i hindringer for lige adgang til markedet, hvis infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed er meget tæt forbundne, og at der derfor bør bakkes op om en juridisk og økonomisk adskillelse.

Danmark vil dog være særlig opmærksom på, at reglerne om adskillelse ikke kommer til at gå videre end formålet kræver, herunder at den danske model – hvor Banedanmark som en styrelse under Transportministeriet administrerer infrastrukturen, og DSB som selvstændig offentlig virksomhed ejet af staten ved undertegnede driver jernbanevirksomhed - kan opretholdes.

#### Forslag til ændring af forordning for så vidt angår de nationale markeder for personbefordring med jernbane

Femte punkt på dagsordenen er forslaget til ændring af forordning vedr. de nationale markeder for personbefordring med jernbane – den såkaldte PSO-forordning.

Forslaget indeholder fælles regler for tildeling af kontrakter om offentlig personbefordring, herunder at kontrakter skal sendes i udbud fra december 2019.

Kommissionen foreslår desuden, at der udarbejdes planer for offentlig personbefordring, hvori der fastsættes mål for den offentlige transportpolitik og udbud. Tilsynsorganet skal overvåge dette. Derudover foreslår Kommissionen, at i de medlemsstater, hvor der ikke findes et velfungerende leasingmarked, skal medlemsstaterne sikre adgang til rullende materiel for interesserede operatører.

Set med danske øjne synes der ikke at være én organisationsform for jernbanesektoren i Europa, som har vist entydige succeser.

Der er fordele ved udbud, idet konkurrencen fremmer effektivitet hos togoperatørerne. En erfaring med udbud af personbefordring i Danmark, som har været positiv, er udbuddet af dele af togdriften i Midt- og Vestjylland til Arriva.

Der kan dog også være problemer med udbud i forhold til at sikre netværksfordele, sikkerhed for uforstyrret opretholdelse af trafikbetjeningen og kontinuitet i den langsigtede udvikling af sektoren. Dette gælder særligt i perioder med store infrastrukturinvesteringer, og hvor der fx skal skiftes materiel fra diesel-til eltog. Endvidere kan konkurrencen mellem operatørerne i praksis være begrænset.



Fra dansk side er man således opmærksom på, at der kan være fordele og ulemper ved udbud og er ved at analysere Kommissionens forslag om obligatorisk udbud.

Man er desuden opmærksom på Kommissionens forslag om offentlige transportplaner, herunder eventuelle yderligere beføjelser til tilsynsorganet, bl.a. beføjelser der har politisk karakter. Fra dansk side findes det således betænkeligt, hvis tilsynsorganet, som ikke har noget demokratisk mandat, tillægges kompetencer af politisk karakter. Det skal desuden afklares, hvilken betydning planerne har for andre transportformer end jernbaneområdet.

Danmark har derudover fokus på forslaget om adgang til rullende materiel og medlemsstaternes forpligtelser i den anledning, herunder at bestemmelser for procedurer og foranstaltninger skal fastlægges i gennemførelsesretsakter. Danmark har allerede ved udbud af togtrafik anvendt vilkår om adgang til rullende materiel, der i høj grad svarer til det foreslåede. Der ses således ikke at være noget væsentligt behov for fælles EU-regler.

#### Forslag til forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne

Sidste punkt på dagsordenen er forslaget om forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne – den såkaldte havnepakke.

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

Forslaget indeholder fælles regler, der vil forbedre 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 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. Danmark 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.



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

Side 7/7

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.

Danmark er som udgangspunkt positivt indstillet over for forslaget om at skabe bedre betingelser for vækst i havnesektoren, men lægger dog vægt på, at dette ikke medfører nye administrative byrder for erhvervslivet.

Danmark lægger i forhandlingerne bl.a. vægt på, 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.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke