



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 27. november 2013
J. nr. 2013-4149

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. november 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del 159), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 159:

Ministeren bedes redegøre for sine indstillinger til rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5. december 2013 for så vidt angår transportdelen.

Svar:

Hermed fremsendes skriftlig redegørelse for indstillingerne til rådsmødet for EU's transportministre, der finder sted den 5. december 2013. Nedenstående sager vil blive forelagt Europaudvalget den 29. november 2013.

Der er fire sager på rådsmødedagsordenen, som beskrives i dette notat. De skal alle forelægges FEU til orientering. Derudover forelægges tre sager enten til tidlig orientering eller forhandlingsoplæg. Til sidst forelægges til orientering sagen om statsstøtteregelemlernes potentielle indvirkning på store infrastrukturprojekter i Europa, som efter dansk ønske er på rådsmødedagsorden som et eventuelt-punkt.

Jernbanepakken agenturordning

Første sag er forslaget om Agenturforordningen, som er en del af 4. jernbanepakke. Forslaget blev forelagt Europaudvalget til forhandlingsoplæg den 4. oktober 2013, og forelægges derfor FEU til orientering. Forslaget er sat på Rådets dagsorden til fremskridtsrapport.

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 kan forslaget støttes. Der er dog særlig opmærksomhed på, at forslaget om yderligere bemyndigelse af agenturet ikke skaber nye barrierer og unødigt bureaukrati. Samtidig er der behov for at grænsefladen mellem agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders kompetencer defineres nærmere, herunder finansieringen af opgaverne.



Danmark lægger – som et flertal af medlemsstaterne – vægt på at delegerede retsakter ikke anvendes på væsentlige områder, herunder i forhold til gebyr-fastsættelse.

Forslaget om alternative brændstoffer

Anden sag er forslaget om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Sagen blev forelagt Europaudvalget til tidligt forhandlingsoplæg den 4. oktober 2013 og forelægges derfor FEU til orientering. Forslaget er sat på Rådets dagsorden til generel indstilling.

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

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

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

Samtidig stilles der krav om, at medlemslandene skal etablere politiske rammer for udviklingen af markedet for opladning af el-biler og tankning af naturgas og brint.

Regeringen mener, at der bør arbejdes for en omkostningseffektiv grøn omstilling af transportsektoren, og forslaget hilses derfor velkommen. Der er dog elementer i forslaget, der er uhensigtsmæssige.

Kommissionens oprindelige krav til antallet af ladepunkter til elbiler for Danmark er meget højt og er baseret på en særdeles optimistisk prognose for antallet af el-biler i Danmark.

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

Kommissionens tal er baseret på en prognose, der er udarbejdet af en brancheorganisation i 2010, men som af Kommissionen er blevet misforstået som en national målsætning.

Bindende krav om antallet af ladestandere, som bygger 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 vil koste mange penge at etablere.

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



Fra dansk side har regeringen ønsket, at der i direktivet sættes bindende mål for en minimumsinfrastruktur for el og brint til biler og CNG (komprimeret naturgas), så EU-borgere kan bruge deres el-bil eller andet køretøj, drevet på alternative brændstoffer, i hele EU.

Denne minimumsinfrastruktur kræver dog efter regeringens holdning væsentligt lavere målsætninger end de, Kommissionen fremsatte i sit forslag.

Derfor har man fra dansk side under forhandlingerne i Rådet arbejdet vedholdende for, at der opstilles bindende krav til en minimumsinfrastruktur, der er væsentligt lavere end de tal, Kommissionen oprindeligt foreslog.

Der har under forhandlingerne imidlertid været et betydeligt flertal mod sådanne bindende minimumskrav. Tværtimod har flertallet i Rådet ønsket at udvande forslaget, således at det forelæggende kompromisforslag ikke indeholder bindende krav eller retningslinjer, når det kommer til omfanget af infrastruktur i de enkelte lande.

Dog skal hvert medlemsland selv som led i implementeringen af direktivet fastsætte nationale bindende mål for antal ladepunkter og tankanlæg i 2030 - og ikke 2020 som i Kommissionens forslag. Disse nationale mål kan dog ifølge kompromisforslaget blandt andet tilpasses markedsforhold.

I modsætning til modviljen overfor de bindende mål har der heldigvis under forhandlingerne været bred opbakning til at vedtage fælles europæiske standarder for infrastrukturen.

Passagerrettigheder for luftfarten

Tredje sag er forslaget om passagerrettigheder i luftfarten. Sagen blev forelagt Europaudvalget til forhandlingsoplæg i juni 2013, til orientering i FEU den 4. oktober 2013 og derfor forelægges sagen alene til orientering.

Der er forud for rådsmødet stadig en lang række udeståender, og derfor har formandskabet sat sagen på dagsordenen til en fremskridtsrapport i stedet for en generel indstilling.

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, i lyset af den økonomisk pressede situation, som selskaberne befinder sig i.

I forbindelse med forhandlingerne om forslaget har Kommissionen oplyst, at den gældende forordning giver de nationale håndhævelsesorganer - som i Danmark er Trafikstyrelsen - mulighed for at træffe bindende afgørelser. Det er desuden Kommissionens hensigt, at muligheden for at træffe afgørelser skal videreføres i de nye regler.



Det er vigtigt at drage nytte af denne afklaring med det samme. Derfor har Trafikstyrelsen sendt en ny bekendtgørelse i høring, som styrker håndhævelsen af reglerne. Bekendtgørelsen skal fra årsskiftet give hjemmel til at Trafikstyrelsen kan træffe egentlige bindende afgørelser i klagesager.

Udvalget er orienteret herom i notatet "Bedre håndhævelsesmuligheder i klagesager om passagerrettigheder på luftfartsområdet". Hvis et flyselskab ikke overholder forordningen eller retter sig efter Trafikstyrelsens afgørelse, vil Trafikstyrelsen bede anklagemyndigheden om at rejse en straffesag med påstand om bødestraf.

Det er et stort skridt på vejen, at Trafikstyrelsen nu får bedre håndhævelsesmuligheder, men det er også vigtigt, at passagerernes rettigheder bliver håndhævet ens i hele EU, uanset hvilket land man rejser fra.

Derfor vil regeringen arbejde for i EU, at det gøres til et eksplicit krav for de nationale håndhævelsesorganer at træffe bindende afgørelser, når passagerer klager over, at flyselskaber ikke overholder reglerne.

Forhandlingerne mellem EU og Brasilien om en samlet luftfartsaftale

Fjerde sag handler om at give Kommissionen bemyndigelse til at genoptage forhandlingerne mellem EU og Brasilien om en samlet luftfartsaftale.

Forslaget vil den 29. november 2013 blive forelagt FEU til orientering. Det forventes, at forslaget kan vedtages på rådsmødet den 5. december 2013.

Kommissionen fik i oktober 2010 bemyndigelse af Rådet til at indlede forhandlinger om en sådan samlet aftale mellem EU og Brasilien. I juni 2011 godkendte Rådet, at denne aftale kunne underskrives. Den brasilianske regering ønskede dog ikke at underskrive aftalen, men foreslog i stedet nogle ændringer.

De vigtigste ændringer drejer sig om parternes muligheder for udenlandsk ejerskab i egne luftfartsselskaber samt de såkaldte femtefriheds-rettigheder, dvs. muligheden for fx et brasiliansk luftfartsselskab til at flyve mellem to europæiske byer.

Kommissionen mener, at det vil være beklageligt, hvis der ikke indgås en aftale – og Kommissionen har i øvrigt hele tiden ment, at det vil resultere i en bedre aftale med potentielt yderligere økonomiske fordele, hvis den omfatter de nævnte rettigheder.

Selvom der må forventes positive samfundsøkonomiske konsekvenser af en liberalisering af luftfartsrelationerne mellem EU og Brasilien, har der i mange år ikke været direkte beflyvning mellem Danmark og Brasilien. Det kan ikke vurderes, om en samlet luftfartsaftale vil ændre dette forhold.

Kommissionen bør derfor bemyndiges til at indlede forhandlinger om en samlet aftale mellem EU og Brasilien.



Tidlige forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Nedenfor gennemgås de tre sager, som ikke er på dagsordenen til rådsmødet den 5. december 2013. Dette drejer sig om forslaget om et køretøjsmonteret eCall-system, der alene forelægges til tidlig orientering, og SESII+-pakken, der forelægges til tidligt forhandlingsoplæg.

Køretøjsmonteret eCall-system

eCall er et automatisk system til alarmopkald fra køretøjer til alarmcentralen. Forslaget forelægges alene FEU til orientering, da en vedtagelse af forslaget ikke har lovgivningsmæssige konsekvenser eller statsfinansielle konsekvenser af væsentlig betydning.

Ved et opkald overføres der automatisk oplysninger om ulykkesstedet, så der kan etableres taleforbindelse mellem bilen og personalet på alarmcentralen.

Forslaget skønnes at kunne reducere antallet af dræbte i trafikken med mellem 1 og 10 %, afhængigt af befolkningstæthed og vej- og alarmberedskabsinfrastruktur i de enkelte EU-lande.

For Danmarks vedkommende svarer dette til en reduktion i antallet af trafikdræbte på mellem 2 og 20 med de nuværende tal for antallet af dræbte i trafikken pr. år, når eCall er fuldt indfaset.

Da eCall skønnes at kunne levere et markant bidrag til forbedring af færdsels-sikkerheden på en omkostningseffektiv måde, støttes forslaget.

Single European Sky II+-pakken

Kommissionen fremsatte i juni 2013 den såkaldte Single European Sky II+-pakke, som forelægges FEU til tidligt forhandlingsoplæg.

Formålet er, at styrke implementeringen af det fælles europæiske luftrum (SES), som blev lanceret af EU i 2004 og 2009 med lovpakkerne SESI og II.

Med første del af pakken foreslår Kommissionen, at de nationale tilsynsmyndigheder skal være institutionelt adskilte og finansielt uafhængige fra luftfartstjenesteudbyderne.

I forhold til denne del af forslaget er det afgørende, at det er muligt at opretholde den eksisterende nationale danske myndighedsstruktur.

Samtidig foreslås det, at visse støttetjenester til lufttrafikstyring, fx vejr- og luftfartsinformationstjenester, skal være omfattet af de almindelige bestemmelser for markedsindkøb.



Her er det afgørende, at en adskillelse af støttetjenester fra kernetjenester i givet fald sker gennem etablering af særskilte costbaser og ikke, som foreslået af Kommissionen, via en obligatorisk outsourcing.

Adskillelsen af støttetjenester fra kernetjenester vil ikke nødvendigvis føre til lavere priser for de ydelser, der vil skulle sættes i udbud. Det skyldes, at der endnu ikke er sikkerhed for om der reelt kan skabes et velfungerende marked disse tjenesteydelser.

En outsourcing vil derudover kunne medføre tab af kompetencer og ekspertise hos de nationale luftfartstjenesteudbydere, som i Danmark er Naviair, og dermed føre til usikkerhed omkring den fremtidige levering og kvalitet.

Kommissionen foreslår, at anvendelsesområdet for forslaget udvides til at omfatte Nordatlanten, herunder grønlandsk luftrum. Fra dansk side er det vigtigt at Grønland og Færøerne ikke omfattes af SES-reglerne.

Da Grønland og Færøerne ikke er medlem af EU, vil det have økonomiske konsekvenser som følge af krav om ekstra investeringer, da det formentligt vil være nødvendigt at ophæve eksisterende aftaler i FN's luftfartsorganisation, ICAO.

Overordnet er det vigtigt, at forslaget ikke medfører unødige administrative og økonomiske konsekvenser for myndighederne, lufttrafiktjenesteudbydere og luftfartsselskaberne.

Anden del af pakken handler om flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester. Det er den såkaldte EASA-forordning, som har til formål at harmonisere de eksisterende regelsæt på SES-området og området for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA).

Formålet med forslaget er overordnet, at fjerne alle overlapninger mellem SES-forordningerne og EASA-forordningen samt at forenkle og tydeliggøre snitfladen mellem de lovgivningsmæssige rammer.

Forslaget skal også sikre, at tjenesteudøvere skal efterleve EU-bestemmelserne, hvis mere end 50 pct. af den betjente trafik udføres efter de civile regler.

Hvis en militær flyveplads primært betjener civil trafik, skal flyvepladsen, udstyr, komponenter og personale følge de civile regler i EASA-forordningen.

Forslaget er ellers generelt fornuftigt, og der er principielt ingen indvendinger mod at EASA-forordningen ændres for at tilpasse ændringerne til de foreslåede SES-forordninger om det fælles europæiske luftrum.

Ambitionen om at skabe størst mulig enkelthed og gennemsigtighed i fordelingen af opgaverne mellem de forskellige europæiske institutioner, er også fornuftig.



Med hensyn til de foreslåede ændringer for militære flyvepladser, der primært betjener civil trafik, bør dette som i dag dog forblive et nationalt anliggende. Det skal være op til medlemslandene selv at beslutte, om og i hvilket omfang de civile regler skal gælde for disse flyvepladser.

Forslaget har generelt fået en kølig modtagelse blandt landene i Rådet. Der er generelt opbakning til Single European Sky-projektet, men landene har bl.a. kritiseret timingen for forslaget, ligesom flere mener, at indholdet af initiativet går langt udover en udvidelse af SESII.

SESII+-pakken forventes ikke behandlet under litauisk formandskab, men det kan dog forventes, at det kommende græske formandskab vil tage sagen op.

Eventuelt-punkt – Ny EU-praksis og brugerfinansierede infrastrukturprojekter

Desuden orienteres der om en sag som rejses på rådsmødet den 5. december 2013 under punktet ”eventuelt”.

Scandlines har klaget til Europa-Kommissionen over, at statsgarantimodellen, som anvendes på Øresundsforbindelsen skulle være ulovlig statsstøtte.

Sagen er ikke afgjort endnu, og der kontakt med forskellige tjenestegrene i Kommissionen om den. Europa-Kommissionen har det synspunkt, at statsgarantimodellen udgør statsstøtte.

Kommissionen har argumenteret for, at anlæg og drift af brugerfinansierede infrastruktur er udøvelse af økonomisk aktivitet. Statslig støtte – som f.eks. statsgaranterede lån – er derfor statsstøtte til de statsejede selskaber som anlægger og driver infrastrukturen. Kommissionen har ikke lagt vægt på, at selskaberne er 100 pct. statslig ejet og underlagt statens kontrol.

Hvis Kommissionen holder fast i sit synspunkt vil det betyde, at den skal godkende statsgarantimodellen og at det vil gælde for fremtidige projekter. I forbindelse med en godkendelse kan Kommissionen stille vilkår, der kan få betydning for projekternes økonomi. Eksempelvis ved at kræve, at garantien begrænses i tid eller omfang.

Kommissionens tilgang kan derfor også blive en udfordring for Femern Bælt-projektet, der også planlægges bygget med statsgarantimodellen.

Omfanget af udfordringen vil afhænge af Kommissionens konkrete stillingtagen. Da Kommissionen ikke har truffet stilling endnu, kan der ikke kommes nærmere ind på omfang og karakter af udfordringen.

Det bør fortsat være sådan, at anlæg og drift af vej- og baneinfrastruktur er en myndighedsopgave, som nationalstaterne i EU suverænt skal kunne varetage, uanset om der er tale om skattefinansieret eller brugerfinansieret infrastruktur.



Der er ikke forskel i den opgave myndighederne varetager og derfor skal de være underlagt samme EU-retlige regulering.

Side 8/8

Det forventes, at en række EU-medlemslande vil være kritiske over for Kommissionens tilgang.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr