



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 19. marts 2009

Dok.id

J. nr. 121-27

Internationalt Kontor

Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 30. marts 2009 – Transportdelen

Dagsordenspunkt 7: Afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer ("Eurovignet-direktivet")	2
Dagsordenspunkt 8: Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo II-programmet)	14
Dagsordenspunkt 9: Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa.....	19
Dagsordenspunkt 10: Masterplanen for lufttrafikstyring (ATM-Masterplanen)	29
Dagsordenspunkt 11: Luftransportaftale mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater og Canada	35
Dagsordenpunkt 12: Tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (notat følger)	39
Dagsordenpunkt 13: Buspassagerers rettigheder.....	40
Dagsordenpunkt 14: Konkurrencebaseret godstransport	51
Dagsordenpunkt 15: ITS-direktiv	64



Dagsordenspunkt 7: Afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer ("Eurovignet-direktivet")

KOM(2008)436 REV 1

Revideret notat

Resumé:

Kommissionen har som led i en "grøn transportpakke" fremlagt forslag til ændring af "Eurovignet-direktivet". Ændringen har til formål at gøre det muligt for medlemsstaterne at opkræve vejafgifter for lastbiler, der afspejler vejgodstrafikkens eksterne omkostninger i form af luftforurening, støjpåvirkning og trængsel. Afgiftsprovenuet fra den del af vejafgiften, der knytter sig til eksterne omkostninger, foreslås øremærket til investeringer i projekter mv., der virker i retning af en bæredygtig godstransport. Samtidig foreslås direktivets anvendelsesområde udvidet fra kun at omfatte det transeuropæiske vejnet til at omfatte hele vejnettet i medlemsstaterne.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget af Europa-Kommissionen den 8. juli 2008. Det er fremsat i henhold til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

I forbindelse med vedtagelsen i 2006 af ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, jf. direktiv 2006/38/EF, opfordrede Europa-Parlamentet og Rådet Kommissionen til at udarbejde en rapport om en almindeligt anvendelig, gennemskuelig og forståelig model til vurdering af transportens eksterne omkostninger. Kommissionen blev bedt om at fremlægge forslag til en strategi for trinvis anvendelse af denne model på alle transportformer (dvs. endemålet er en metode til beregning af eksterne afgifter for vejtransport, jernbanetransport, luftfart, søtransport og indre vandveje), eventuelt ledsaget af et forslag til revision af direktiv 1999/62/EF.

På denne baggrund har Kommissionen den 8. juli 2008 udsendt en "Grøn transportpakke", der ud over forslaget (KOM(2008)436) til ændring af Eurovignet-direktivet indeholder en meddelelse med en model og en strategi for internalisering af eksterne omkostninger samt en meddelelse vedrørende støjbe-grænsningsforanstaltninger for den bestående jernbaneflåde.

Det fremlagte forslag ændrer ikke væsentlig ved substansen i det gældende direktiv. Medlemsstaterne vil således fortsat kunne pålægge afstandsbase-rede afgifter (vejafgifter) for at dække vejgodstrafikkens infrastrukturuomkostninger,



dvs. omkostninger til anlæg, vedligehold og drift af vejinfrastrukturen. Det gældende direktiv sætter en grænse for provenuet fra vejafgifter. Det er således ikke muligt at indregne eksterne omkostninger som følge af vejgodstrafikkens luftforurening, støjgener og som følge af mangel på kapacitet i vejnettet.

I nærværende forslag gives medlemsstaterne mulighed for også at pålægge afgifter til dækning af eksterne omkostninger i form af luftforurening (NO_x og partikler), støj og trængsel. For at sikre at vejafgifter, der bygger på eksterne omkostninger, anvendes ensartet inden for det indre marked, indeholder det foreliggende forslag en række regler, der fastsætter fælles principper og mekanismer for afgiftsberegning af de nævnte eksterne omkostninger.

I forhold til det gældende direktiv sker der dermed udvidelser af direktivets handlerum på tre måder:

- 1) Højere afgift i gennemsnit per kilometer
- 2) Større forskel mellem høj og lav afgift
- 3) Miljøvenlige investeringer gennem øremærkning

For det første åbnes mulighed for at indregne tre typer eksterne omkostninger i vejafgiftens størrelse, hvorved afgiften kan forøges fra det nuværende niveau, hvor infrastrukturomkostningen udgør et loft. Ud over infrastrukturomkostningen foreslås det således, at der kan indregnes eksterne omkostninger for luftforurening, støj og trængsel.

For det andet gives mulighed for at udvide spændet i afgiften mellem højeste og lavest takst. Der udvides dog ikke med nye differentieringsparametre i forhold til 2006-direktivet, men i og med at der bliver mulighed for at pålægge yderligere afgifter på de mest forurenende køretøjer, bliver forskellen mellem de maksimale afgifter for disse og de maksimale afgifter for mindre forurenende køretøjer større end i dag.

For det tredje foreslås det, at indtægter fra vejafgiften, som ligger ud over infrastrukturomkostningen, øremærkes projekter, der bidrager til en bæredygtig godstransport.

På denne baggrund giver direktivforslaget medlemsstaterne mulighed for at indregne et beløb, der afspejler omkostningerne ved luftforurening og støj fra trafikken i den afgift, de pålægger tunge lastbiler, og det tillader, at der beregnes en afgift for spidsbelastningsperioder på grundlag af den trængsel, der skabes for de øvrige køretøjer. Betalingen for disse eksterne omkostninger kan varieres efter tidspunkt på dagen eller året og efter køretøjets emissioner.

Forslaget udvider det gældende direktivs anvendelsesområde, så det ikke kun dækker det transeuropæiske vejnet, men hele vejnettet i medlemsstaterne.



Medlemsstaterne må ifølge forslaget ikke indrømme nogen brugere rabatter eller nedsættelser af en vejafgift, for så vidt angår det afgiftselement, der vedrører eksterne omkostninger. Derimod ændres der ikke i rabatmulighederne i relation til det afgiftselement, der vedrører infrastrukturomkostninger.

Ifølge forslaget skal medlemsstaterne, som pålægger en afgift for eksterne omkostninger, sikre, at afgiftsprovenuet øremærkes til foranstaltninger, der tager sigte på at lette effektiv prissætning, mindske forurening fra vejtrafik ved kilden og afbøde dens virkninger, forbedre køretøjernes CO₂- og energieffektivitet og udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugerne. Dette indebærer, at medlemsstaterne skal bruge det provenu, der afspejler de eksterne omkostninger, til at gøre transporten mere bæredygtig ved hjælp af sådanne projekter som forskning og udvikling i mindre forurenende og mere energieffektive køretøjer, afbødning af virkningerne af forurening fra vejtransporten eller yderligere alternativ infrastrukturkapacitet til brugerne. Kommissionens hensigt med dette forslag om øremærkning er dels at tilvejebringe finansiering af tiltag, der gør transport mere bæredygtig, dels at opnå større forståelse og opbakning blandt transportbrugere i relation til afgiften.

Afgifter for eksterne omkostninger skal ifølge forslaget opkræves ved hjælp af et elektronisk system i overensstemmelse med direktiv 2004/52/EF ("Bompenge-direktivet"), således at der ikke skabes hindringer for en smidig trafikudvikling og lokale gener ved betalingsstationer med stop i trafikken i form af kødannelser m.v..

Endelig foreslås, at medlemsstaterne skal udpege en myndighed til at fastsætte afgiften efter en fælles metode, der let kan holdes øje med og tilpasses den videnskabelige udvikling. Baggrunden herfor er, at det er en myndighedsopgave at påse, at eventuelle afgifter fastsættes i overensstemmelse med direktivets regler. Der vil typisk være tale om en statslig administrativ myndighed.

Direktivet ændrer ikke på medlemslandenes mulighed for at anvende tidsbaserede brugsafgifter op til en maksimumssats. Direktivet indeholder dog en præcisering af forholdet mellem satserne for måneds-, uge- og dagsbetaling for så vidt angår brugsafgiften. Hensigten hermed er at sikre at lejlighedsvis brugere, der ofte er udenlandske transportvirksomheder, ikke diskrimineres, og dermed undgå konkurrenceforvridning.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig, men foreløbige meldinger tyder på, at der er grupperinger i Parlamentet, der ønsker yderligere eksterne omkostninger inddraget, herunder ulykker og CO₂-udledning. Det er oplyst, at Parlamentets Transportkomité (TRAN) vil afgive rapport om forslaget den 21. januar 2009 og at forslaget vil blive behandlet af Parlamentet i plenum den 10. marts 2009.



2. Gældende dansk ret

Området er reguleret ved vejbenyttelsesafgiftsloven (jf. lovbekendtgørelse nr. 11 af 8. januar 2006).

Såfremt Danmark vælger at opkræve afgifter af lastbiler for eksterne omkostninger, vil denne lov skulle ændres.

3. Høring

Følgende organisationer er blevet hørt over forslaget:

International Transport Danmark, DI-Transport, Forbrugerrådet, Offentligt Ansattes Organisationer, DSB, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Jernbaneforbund, Danske Havne, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Kommunernes Landsforening, FDM, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Handel Transport og Service, Danske Busvognmænd, HK Trafik & Jernbane, HTSA, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Transport og Logistik, Landbrugsrådet, Fagligt Fællesforbund, Danske Regioner.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Erhvervs generelle holdning er, at erhvervskørsel skal undtages for afgifter. Det vil formodentlig kun have meget ringe effekt på trængslen at indføre afgifter på erhvervskørsel, da erhvervskørsel, grundet manglende alternativer, under alle omstændigheder skal foretages. Der findes allerede i dag, som et led i den almindelige konkurrence i branchen, et væsentligt pres på at optimere kørselsmønstre og logistik.

Det er Dansk Erhvervs opfattelse, at såfremt man ønsker at begrænse emissionerne fra erhvervstrafikken skal det ske via andre instrumenter end afgifter eksempelvis via udvikling af nye motor- og brændstofteknologier, forbedring af chaufføruddannelsen samt investeringer i infrastruktur.

De reelle trængsels- og emissionsmæssige gevinster ligger derfor i at pålægge privatbilismen intelligente afgifter samtidig med at der skabes alternativer i form af pålidelig og komfortabel kollektiv trafik.

Der findes allerede i dag forskellige metoder til at beskatte transport. Det er kendetegnende ved de fleste systemer at administrationsomkostningerne er uacceptabelt høje. En effektiv udnyttelse af vejafgifter som angivet i direktivforslaget bygger på en ikke eksisterende teknologi, hvilket formodentligt vil medføre betydelige omkostninger til gennemførelse og administration af systemet.

Uanset Kommissionens angivelser om det modsatte finder Dansk Erhverv det fortsat relevant at Danmark rent geografisk i forhold til de centraleuropæiske lande må betragtes om en randstat. Danske forbrugere vil derfor alt andet lige



komme til at betale mere for varerne, hvis forslaget indføres, hvilket skævrider den europæiske konkurrence.

DI Transport har bl.a. anført, at man ikke kan støtte Kommissionens forslag. DI Transport er som udgangspunkt positiv over for initiativer, der kan forbedre miljøpræstationer og forbedre klimapåvirkningen. Men forslaget drejer sig alene om at opkræve højere afgifter.

Den seneste ændring af direktivet giver allerede mulighed for at differentiere udgifterne efter Euronorm, tidspunkt på dagen, ugedag eller årstid, dvs. efter forurening og trængsel. De miljømæssige gevinster af det nye forslag er derfor yderst begrænsede eller ikke eksisterende.

Det er DI Transports vurdering, at den nuværende beskatning af vejgodstransportsektoren i form af bl.a. brændstofafgifter fuldt ud dækker de eksterne omkostninger. Reduktion af trængsel, støj og emissioner skal løses omkostningseffektivt frem for at sætte afgifterne op.

Det er DI Transports vurdering, at forslaget ikke vil have positive konsekvenser for udledningen af CO₂ eller øvrige emissioner fra godstransport. Kommissionen foreslår, at eventuel CO₂-regulering ikke indregnes i de eksterne omkostninger, men reguleres via kommende ændring af energibeskatningsdirektivet og ved iblanding af biobrændstoffer. DI Transport deler vurderingen af, at CO₂ fra vejgodstransporten ikke bør reguleres via vejbenyttelsesafgifter, da de ikke vil afspejle det enkelte køretøjs faktiske CO₂-udledning eller belønne fx økokørsel eller eftermontering af aerodynamiske spoilere mv.

DI Transport kan ikke støtte en højere beskatning af transportsektoren, der allerede er meget højt beskattet. DI transport er derfor som udgangspunkt skeptisk over for Kommissionens strategi om at indregne eksterne omkostninger i transportafgifter. DI Transport har noteret sig, at forslaget alene vedrører lastbiler, men at det fremgår af Kommissionens strategi, at princippet skal udvides til andre godstransportformer.

Hvis målet for Kommissionen er en overflytning af godstransporten fra vej til bane, så er effekten af forslaget i givet fald yderst begrænset. De enkelte transportformer er dybt uafhængige af hinanden, og Kommissionens konsekvensanalyse viser da også, at forslaget vil føre til en samlet nedgang i godstransporten i EU og medføre øgede transportomkostninger. DI Transport ønsker i stedet, at man arbejder for at forbedre jernbanegodstransportens rammebetingelser.

En højere beskatning vil blot betyde øgede udgifter for erhvervslivet og forbrugere i Danmark og Europa, hvilket vil gå ud over den internationale konkurrenceevne og betyde en lavere økonomisk vækst. DI Transport er desuden uenig i Kommissionens betragtning om, at forslaget ikke giver forvridding af det indre



marked, da forslaget vil gå hårdt ud over de geografisk perifere lande, som fx Danmark.

Kommissionens forslag vil betyde en voldsom ekstra omkostning for brugen af fx de tyske motorveje. Den tyske maut udgør pr. 1. januar 2009 0,14 – 0,27 Euro pr. km.

På baggrund af Kommissionens eget estimat forventes en gennemsnitlig stigning på 4-5 eurocent pr. km, hvilket svarer til en stigning på 20-30 pct. Det vil give en ekstraregning til det danske erhvervsliv på ca. 150 mio. kr. årligt. Af forslaget fremgår, at man kan indregne op til 70 eurocent pr. km. Det vil i givet fald være en voldsom stigning af maut-udgifterne, og vil i værste fald betyde en ekstraregning til dansk erhvervsliv på op til 2,1 mia. kr. årligt.

International Transport Danmark (ITD) har henvist til DI Transports høringsvar.

Dansk Transport og Logistik (DTL) forholder sig overordnet kritisk til forslaget og kan ikke støtte forslaget.

DTL finder, at der allerede eksisterer mange muligheder for medlemslandene til at fokusere på at fremme en mere miljøvenlig transport igennem afgifter. I særdeleshed er diesel således pålagt høje afgifter, der efter DTL's opfattelse dækker de eksterne omkostninger ved f.eks. forurening.

Forslaget åbner muligheder for en ny måde at beskatte lastbiler yderligere, og uden at der er en garanti for, at det vil fremme mere bæredygtig transport. DTL er i særdeleshed stærkt tvivlende over for forslagets virkning i forhold til målet om reduktion af trængsel, da trængselsproblemet ikke skyldes den tunge trafik. Målinger foretaget af Vejdirektoratet viser således, at bussers og lastbilers andel af trafikken i de kritiske perioder udgør 5-7 procent.

Endvidere opfattes anvendelsen af afgifter til dækning af eksterne omkostninger som en administrativt dyr måde at beskatte på.

DTL anfører en række specifikke bemærkninger til de enkelte artikler i forslaget. Herunder indgår bl.a.

- at forslaget burde reducere behovet for den såkaldte "mark-up" i særligt følsomme områder, når det gøres muligt at opkræve afgifter for miljøbelastning. I stedet udvides muligheden for mark-up til også at omfatte alternative ruter uden at der stilles krav om, at de alternative ruter er berørt af trængsel eller lider under forurening, som er tilfældet for hovedruten. Reelt kan man derfor lægge mark-up på alle ruter i et helt område, som f.eks. i Alperne.



- at der i forslaget henvises til tabeller i en håndbog, der er offentliggjort af Kommissionen, og hvor der er stor usikkerhed om de mange faktorer, der påvirker værdien af disse. Usikkerheden ses ikke i de anvendte gennemsnitsværdier, der kan bruges til at fastsætte afgiften, for så vidt angår de eksterne omkostninger. Bl.a. stikker de meget høje satser for trængselsomkostninger på op til 65 cent pr. km i øjnene. Det giver meget lidt mening at pålægge lastbiler en meget høj trængselsafgift på ”veje i forstæder” i perioder, hvor trængsel typisk forårsages af pendling.

- at det er utilfredsstillende, at Kommissionen ikke skal fremlægge en konkret vurdering af den foreslåede afgift på eksterne omkostninger i lighed med afgiften, som dækker infrastrukturomkostningen.

Samlet set må det også konstateres, at konsekvensanalysen ikke giver tilfredsstillende argumenter for, at det foreslåede tiltag er en hensigtsmæssig løsning, og at analysen samtidig opstiller en række kriterier for at øvelsen vil kunne have positiv effekt, så som internalisering for alle transportformer og krav om øremærkning.

Det er for DTL afgørende, at det må ske på et solidt og forsvarligt grundlag, hvis man vælger at forsøge at anvende afgifter til fremme af mere bæredygtig transport. Konsekvensanalysen fremlægger et imponerende stykke arbejde, men understreger kun, hvor mangelfulde de data, der er til rådighed, reelt er.

At træffe politiske beslutninger på det grundlag bør overvejes ganske nøje, særligt når alternativer eksisterer. Konsekvensanalysen viser reelt også, at der er en mulighed for at ramme forkert og nå til de modsatte resultater af hensigten.

DTL lægger vægt på, at forslaget til ændring af Eurovignet-direktivet må og skal ses i en større sammenhæng, dels hvad angår tiltag for at fremme bæredygtighed i vejtransport, dels hvad angår tiltag for at fremme bæredygtighed for alle transportformer. Det er for DTL afgørende, at der med direktivet ikke vedtages beskatningen, uden at vedtage de øvrige elementer, der skal bidrage til at sikre i en velfærdsgevinst og større bæredygtighed.

Med andre ord: hvis der skal pålægges afgifter for eksterne omkostninger bør det være entydigt klart, at det vil bidrage til at reducere de eksterne omkostninger og dermed gøre transport mere bæredygtig ved at reducere de negative effekter af transport.

DTL har noteret sig, at Kommissionen forventer et øget omfang af nationale (lokale) kørselsforbud, hvis deres forslag ikke gennemføres. DTL forudsætter derfor, at Kommissionen vil arbejde for en fjernelse eller en harmonisering af de mange nationale kørselsforbud i EU's medlemslande jf. også Kommissionens tidligere forslag herom.



Efter DTLs opfattelse har EU muligheden for at træffe den rigtige beslutning og muligheden for at træffe den forkerte beslutning med omfattende konsekvenser for hele EU's samlede økonomi. Yderligere arbejde med alternative løsninger, der kan fremme bæredygtig transport til en lavere omkostning, bør undersøges yderligere.

DSB anfører, at Europa-Kommissionen med sin transportpakke af 8. juli 2008 "Grønnere Transport" har givet et betydningsfuldt og positivt bidrag til fremme af bæredygtig mobilitet. Kommissionens grundlæggende meddelelse (KOM(2008)433) beskriver de fornødne fremtidige tiltag, herunder nødvendigheden af at internalisere de eksterne omkostninger i alle dele af transportsektoren. Grundlæggende tilslutter DSB sig disse betragtninger.

Som et centralt element i denne transportpakke har Kommissionen fremsat et forslag (KOM(2008)436) til revision af Eurovignet-direktivet (1999/62/EF) som ændret ved 2006/38/EF. Forslaget vil blandt andet give medlemsstaterne mulighed for, men ikke pligt til – ud over de rene infrastrukturomkostninger – under overholdelse af et fælles regelsæt at indregne visse af de eksterne omkostninger (forurening, støj og trængsel) i vejafgifter for lastbiltrafikken. I forhold til det nugældende Eurovignet-direktiv, hvorefter en sådan indregning af miljøomkostninger i lastbiltrafikken i princippet er forbudt, betragter DSB Kommissionens ændringsforslag som et fremskridt.

DSB finder, at det ville have været naturligt og ønskværdigt, at også de øvrige, tungtvejende kategorier af eksterne omkostninger (klimapåvirkning og ulykker) var omfattet af forslaget. DSB anfører, at transportsektoren er ansvarlig for ca. 27 % af al CO₂-udledning i EU og den eneste økonomiske sektor med fortsat stigende drivhusgasudledning.

Sammenfattende finder DSB, at Kommissionens ændringsforslag til Eurovignet-direktivet indeholder så betydningsfulde bidrag til forøget bæredygtighed, at dette – trods sine mangler – bør støttes og gennemføres snarest.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser

Da forslaget ud over de nævnte mindre justering i forholdet mellem dags- uge- og månedstakster ikke ændrer i den nuværende danske brugsafgift for vejbenyttelse for lastbiler over 12 ton har den i udgangspunktet primært samfundsøkonomiske konsekvenser gennem den indirekte påvirkning af dansk erhvervs-livs omkostninger for brug af vejgodstransporttydelser. Forslaget skønnes at få moderat indvirkning på samfundsøkonomien i form af dyrere vejgodstransport. Sekundært kan en reduktion i luftforurening fra vejgodstransporten til en vis grad komme danske borgere til gode.



Såfremt der i Danmark træffes politisk beslutning om at ændre beskatningen for vejbenyttelse kan forslaget få statsfinansielle konsekvenser afhængigt af, i hvilket omfang muligheden for at opkræve afgifter, der afspejler de eksterne omkostninger udnyttes. Dette skal ses i sammenhæng med de miljømæssige fordele og fordele i forhold til kapacitetsudnyttelsen på vejnettet, der resulterer af en gennemførelse af forslaget i Danmark.

Forslaget vil kunne få visse administrative konsekvenser afhængigt af udformningen af en eventuel bestemmelse om en uafhængig, kontrollerende myndighed.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i begrundelsen for forslaget, at det er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Som følge af transportens betydning for det indre marked, dens stigende grænseoverskridende dimension og dens eksterne omkostninger, må der fastsættes fælles afgiftsprincipper for alle veje mellem byerne, herunder det transeuropæiske net, så medlemsstaterne kan benytte vejafgifter til at dække de eksterne omkostninger. Dette kan kun ske ved en ændring af det eksisterende direktiv og kan derfor ikke opnås af medlemsstaterne alene.

Forslaget overlader det til medlemsstaterne at bestemme, om der skal pålægges afgifter, og på hvilke veje, og om der i afgifterne skal indregnes lokale miljø- og trængselsafgifter. Hvilke projekter der ifølge forslaget skal finansieres med provenuet fra sådanne afgifter, afgøres ligeledes af medlemsstaterne, forudsat at projekterne tilgodeser bæredygtig mobilitet. Forslaget går således ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at vilkårene for vejgodstransport er et vigtigt element i det indre marked, hvoraf følger, at forholdene for vejgodstransporten må reguleres på fællesskabsniveau. Hertil kommer, at der er tale om justering af et gældende direktiv. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Det er Danmarks overordnede holdning, at der skal være en passende balance mellem hensynet til mobilitet for gods og personer samt den internationale arbejdsdeling på den ene side og hensynet til transportsektorens påvirkning af miljøet på den anden side.

Vejtrafik er den primære transportform i Danmarks nationale godstransporter og i transport af gods i forbindelse med Danmarks samhandel med udlandet. Ændringer i vejgodserhvervets omkostninger indgår som parameter i konkur-



rencen mellem danske og udenlandske vognmandsvirksomheder og indgår i konkurrencen mellem danske og udenlandske produktionsvirksomheder.

I takt med at de europæiske lande vælger at benytte direktivets mulighed for at opkræve afgifter for eksterne omkostninger, kan forbrugerne vente højere priser på nogle grupper af varer, fordi vognmanden skal betale mere for sin brug af vejnettet, og fordi disse omkostninger i sidste ende kan sendes videre til forbrugerne.

Højere forbrugerpriser kan imidlertid være velbegrundede ud fra samfundsmæssige hensyn. Det er dog en forudsætning, at der er en sammenhæng mellem de prisstigninger, forbrugerne kommer til at opleve, og de forbedringer af miljøet mv., som bliver resultatet af at pålægge afgiften.

Danmark støtter ikke forslaget om øremærkning af afgiftsprovenuet.

Det er allerede i det eksisterende direktiv muligt at differentiere vejafgiften i forhold til vejgodstrafikkens luftforurening. Danmark kan i princippet støtte muligheden for at pålægge afgifter efter graden af luftforurening, således, at det laveste afgiftsniveau kan fastsættes for de køretøjsklasser, som har den laveste udledning, og som dermed kan betragtes som mest miljøvenlig. I praksis vil afgiften få betydning, når vognmanden anskaffer nye lastbiler, fordi han gennem afgiftsdifferentieringen belønnes økonomisk for at vælge ud fra miljømæssige hensyn.

Et instrument til yderligere at fremskynde udskiftningen af den eksisterende lastbilpark vil imidlertid være at fritage lastbiler, der mindst opfylder EURO 5-normen (obligatorisk fra 1. oktober 2009) for nye lastbiler, for afgifter, der afspejler eksterne omkostninger i form af luftforurening. Idet Danmark lægger vægt på de miljømæssige forbedringer, der følger af direktivet, bør der fra dansk side arbejdes for denne mulighed.

Konsekvenserne af at indføre en afgift, der dækker omkostningen for støj, bør være klare for den enkelte vognmand. I modsætning til luftforurening er der i direktivet ikke lagt op til, at vognmanden gennem sine valg af køretøj eller udstyr kan opnå økonomiske gevinster. Der kan dog opnås samfundsmæssige gevinster ved at foretage ruteplanlægning med henblik på at undgå bestemte områder, fordi der betales en særlig høj afgift grundet støjpåvirkning. Fra dansk side bør der arbejdes for, at eventuelle støjafgifter afspejler den enkelte køretøjstypes faktiske støjemission i det omfang, det er teknisk muligt.

For så vidt angår den foreslåede mulighed for at pålægge en trængselsafgift gælder, at denne afgift er høj i forhold til de derved opnåede forbedringer, bl.a. fordi trængselsafgiften efter Kommissionens forslag ikke omfatter andre vejbrugere end tunge lastbiler. Danmark vil derfor arbejde for, at en eventuel



trængselsafgift også omfatter en lignende trængselsafgift for andre vejbrugere, som forårsager trængsel.

Forslaget om at udvide direktivets område til at omfatte hele vejnettet medfører en forenkling af reguleringen. Det indebærer samtidig en beskyttelse af det danske transporterhverv og danske eksportvirksomheder mod afgiftssystemer på det underordnede vejnet i andre europæiske lande.

Endelig er det – i lighed med de øvrige lande i 'Eurovignet-forbundet' - Danmarks opfattelse, at det af hensyn til provenuet fra den nuværende tidsbaserede brugsafgift, som opkræves i et fællesskab mellem Holland, Belgien, Sverige Luxembourg og Danmark er uhensigtsmæssigt at ændre i dags-, uge- og måneds-satser på den måde, som det er foreslået af Kommissionen, idet en eventuel ændring af satserne bør være i overensstemmelse med aftalen mellem landene i "Eurovignet-forbundet" (Danmark, Sverige, Holland, Belgien, Luxembourg).

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været behandlet på en række møder i Rådets transportarbejdsgruppe.

På grundlag heraf tegner der sig et billede af, at medlemslandene er delte, men at kun få kan støtte hele Kommissionens forslag.

De centralt beliggende lande i Europa er mest positive over for forslaget.

Derimod er en række perifere lande skeptiske over for forslaget.

En anden gruppe lande, herunder Danmark, indtager en 'mellemposition' med delvis støtte til forslaget, men samtidig med en henvisning til bl.a. de reelle miljøfordele, den aktuelle økonomiske situation, Lissabon-strategien og hensyn til sparsomt befolkede områder.

På det seneste har der især været fokus på trængselsafgiften og et formandskabsforslag om krav til medlemsstaterne om at udarbejde og implementere en særlig handlingsplan, der skal bidrage til løsning af trængselen på de pågældende vejstrækninger, som betingelse for at medlemsstaterne kan opkræve en trængselsafgift.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets Komité for Transport og Turisme har afgivet sin rapport den 18. februar 2009.



Komiteen støtter i sin udtalelse muligheden for at inddrage eksterne omkostninger i form af luftforurening, støj og trængsel, idet komiteen for så vidt angår trængsel dog foreslår, at en afgift med en lignende virkning pålægges alle andre vejbrugere, der forårsager trængsel.

Komiteen støtter endvidere, at afgiftsprovenuet, der afspejler eventuelle eksterne omkostninger øremærkes til – primært - at reducere de eksterne omkostninger, der forårsages af vejtransport eller – sekundært – andre tiltag, der sigter på miljøforbedringer inden for vejtransportsektoren, herunder udvikle og forbedre den eksisterende infrastruktur.

Europa-Parlamentet har behandlet forslaget i plenum den 11. marts 2009. Der hersker nogen tvivl om, hvad udfaldet af behandlingen blev og Kommissionen og medlemsstaterne er nu ved at udrede, hvad resultatet blev.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg d. 5. december 2008. Grundnotat er oversendt den 3. december 2008.



Dagsordenspunkt 8: Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo II-programmet)

KOM (2008) 847

Revideret notat

Resumé:

Forslaget er et ændringsforslag til den gældende forordning vedr. Marco Polo-støtteprogrammet, som har til formål at give midlertidig støtte til projekter, der overflytter godstransport fra vej til bane, sø eller indre vandveje. Ændringsforslaget indebærer nogle tiltag, der har til formål at gøre støtteprogrammet mere effektivt og derigennem nå de fastsatte mål.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremlagt af Kommissionen i henhold til Traktaten, særlig art. 71, stk. 1 og art. 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. art. 251. Forslaget foreligger endnu ikke i dansk sprogversion.

Baggrunden for forslaget er, at Kommissionens analyser viser, at Marco Polo II-programmet med stor sandsynlighed ikke vil opnå det fastlagte mål i relation til skifte af transportform fra vejtransport til jernbanetransport, søtransport eller indre vandvejstransport målt i tonkilometer.

Programmet har til formål at give midlertidig driftsstøtte til projekter, der overflytter godstransport fra vej til bane, sø eller indre vandveje. Dette kan ske inden for rammerne af forskellige typer af projekter under overskrifterne modal-skifteprojekter, katalysatorprojekter, fælles læringsprojekter, trafikundgåelsesprojekter og sømotorvejsprojekter.

Med henblik på at forbedre programmets effektivitet foreslår Kommissionen en række tiltag i form af

1. Lettelse af mindre virksomheders deltagelse i programmet ved, at det bliver muligt for enkeltvirksomheder at ansøge om støtte, og at tærskelen målt i tonkilometer for deltagelse i programmet sænkes
2. Forhøjelse af støttebeløbet til det enkelte projekt fra 1 € pr. overflyttede 500 tkm til 2 € pr. overflyttede 500 tkm
3. Administrative forenklinger af procedurerne for deltagelse i programmet, bl.a. i form af ændret opgaveportefølje for den eksisterende for-



valtningskomité, således at komiteen fremover ikke skal tage stilling til støtte til konkrete projekter, men alene til det årlige støtteprogram.

Samtidig foreslås det at begrænse støtte til hjælpeinfrastruktur til 10 % af de afholdte udgifter hertil.

2. Gældende dansk ret

Der er tale om en forordning, som har direkte retsvirkning i Danmark.

3. Høring

Følgende organisationer er blevet hørt over forslaget:

Danske Havne, International Transport Danmark, DI-Transport, Forbrugerrådet, Offentligt Ansattes Organisationer, DSB, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Jernbaneforbund, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Kommunernes Landsforening, FDM, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Handel Transport og Service, HK Trafik & Jernbane, HTSA, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Transport og Logistik, Landbrugsrådet, Fagligt Fællesforbund, Danske Regioner, Dansk Skibsmæglerforening.

Af de modtagne høringssvar fremgår følgende:

Dansk Transport og Logistik (DTL) har anført, at selvom forslaget er fremsat separat i december måned 2008, skal DTL ikke undlade at pege på sammenhængen mellem dette forslag og øvrige initiativer taget af Kommissionen tidligere i 2008 for at reducere trængselsproblemer og forbedre transportsystemets miljøpåvirkning.

For at undgå at forslaget om internalisering af de eksterne omkostninger i vejtransport i givet fald ikke blot resulterer i yderligere beskatning af godstransport ad vej, anerkender DTL behovet for udvikling af reelle og effektive alternativer til vejtransport.

Det foreliggende forslag har således til formål at bidrage til, at de politiske ambitioner og ønsker om at overflytte godstransport fra vej til jernbane, sø eller indre vandveje, realiseres.

Efter DTL's opfattelse bærer forslaget præg af filosofien om vejtransport kontra de øvrige transportformer. DTL peger på, at gode vejforbindelser også er afgørende for både bane-, sø- og flodtransport, da disse transportere som hovedregel er intermodale transportere med vejtransport i begge ender af transportkæden. I det omfang man ønsker bedre intermodale alternativer til unimodal vejtrans-



port, må knudepunkterne mellem vej og bane, vej og sø samt vej og indre vandveje derfor have allerhøjeste prioritet.

For DTL er det væsentligt, at en given transport optimeres gennem hele transportkæden, herunder for så vidt angår for- og eftertransporter med lastbiler, således at den samlede miljømæssige og sikkerhedsmæssige belastning minimeres – samtidig med at kvaliteten og effektiviteten i transporten bibeholdes.

DTL er fortsat bekymrede for de konkurrenceforvridende elementer, som man finder, at forslaget indeholder, særligt med den foreslåede fordobling af tilskuddet pr. tonkm og sænkning af tærskelværdien. Det er uheldigt med enkeltstående tilskud til kommercielle aktører. I øvrigt sunde virksomheder og kommercielle projekter – herunder eksisterende intermodale services – vil kunne blive nødlidende som følge af tilskud til nye, konkurrerende initiativer. Efter DTLs opfattelse er der stor risiko for, at ensidige tilskud kan blive en ”sovepude” og en bremse for reelle effektiviseringer.

Det er efter DTLs opfattelse vigtigt, at der løbende føres tilsyn med, at de enkelte projekter ikke indebærer en konkurrenceforvridning, samt at der ved evalueringen af Marco Polo II programmet lægges vægt på at belyse eventuelle forvridninger i konkurrencen.

Endelig bemærker DTL, at man er betænkelig ved forslaget om, at Kommissionen fremover alene træffer beslutning om støttetildeling. DTL forudsætter, at man fra dansk side sikrer størst mulig indflydelse på støttetildelingen – uanset valg af procedure.

Dansk Erhverv har oplyst, at man kan henholde sig til høringssvaret fra Dansk Transport og Logistik.

Danske Havne hilser de fleste af forslagets intentioner og udmøntninger velkommen. At sænke adgangskravene for fx. antallet af aflastede tonkilometer er godt og rigtigt. Det har fx været et problem for de fleste danske havne at kunne imødekomme kravene. Danske Havne ser derfor frem til, at flere større og mellemstore danske havne nu vil have lettere ved at komme i betragtning i forhold til programmet.

Danske Havne forstår dog ikke, hvorfor hjælpeinfrastruktur kun må udgøre højst 10 % af et projekts samlede omkostninger. Udgifter til infrastruktur vil ofte veje tungt, og en 10 %-grænse kan således komme til at være en ”ny” flaskehals for projekter inden for programmet. Danske Havne opfordrer til, at denne del slettes eller hæves til et højere niveau.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser



Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser. I det omfang mindre og mellemstore virksomheder kan opnå støtte i medfør af ændringsforslaget vil det kunne have marginale, positive samfundsøkonomiske konsekvenser. I det omfang den eksisterende forvaltningskomité afskaffes i henhold til forslaget, vil det kunne indebære en marginal administrativ lettelse. Endelig vil forslaget kunne have positive miljømæssige konsekvenser i det omfang den samlede transportkæde optimeres.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionens anfører i begrundelsen for forslaget, at det er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da Marco Polo-programmets formål er at påvirke den internationale vejtransport og det tilstræbte skifte af transportform ikke kan opnås i tilstrækkelig grad af den enkelte medlemsstat.

Da Marco Polo-programmet blev vedtaget i sin tid, fandt regeringen, at det var i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Når der er behov for at forbedre programmets effektivitet, er det klart, at de dertil nødvendige justeringer bør foretages på fællesskabsniveau.

Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Overordnet ønsker regeringen at begrænse tilskud til erhvervslivet og i stedet skabe bedre rammebetingelser.

Samtidig er man fra dansk side overordnet enig i, at der er behov for en række ændringer i den europæiske transportpolitik med henblik på at opnå et optimalt samspil mellem de forskellige transportformer i et sammenhængende, effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem.

Danmark kan derfor støtte målsætningen om omfordeling af godstransport til andre transportformer, navnlig jernbane og søtransport som led i intermodale transportløsninger i det omfang, der er miljømæssige fordele herved, idet man dog samtidigt må anlægge en realistisk vurdering af overflytningspotentialets omfang.

Danmark kan derfor støtte hensigten med Kommissionens ændringsforslag om at gøre Marco Polo II-programmet mere effektivt. Det er imidlertid vigtigt at bevare fokus på at undgå, at der ved tildeling af støtte opstår konkurrenceforvridning i konkrete tilfælde.

På denne baggrund kan man fra dansk side støtte nedsættelse af tærskelværdierne for opnåelse af støtte, idet dette vil indebære, at flere mindre og mellem-



store virksomheder vil kunne opnå støtte til konkrete projekter. Den foreslåede forhøjelse af støttebeløbene kan ligeledes støttes.

Fra dansk side er man derimod som udgangspunkt skeptisk over for at reducere medlemslandenes indflydelse på støttetildelingen ved at reducere den eksisterende forvaltningskomité's opgaveportefølje samt over for at begrænse støtten til hjælpeinfrastruktur, idet det generelt kan være fornuftigt at søge at fremme nærskibsfarten gennem støtte til havneinfrastruktur. Danmark bør derfor arbejde for, at den nuværende komitéprocedure (forvaltningskomité) som udgangspunkt bevares. Dog vil Danmark som led i en samlet enighed om forslag kunne acceptere et kompromisforslag om, at Kommissionen informerer medlemslandene inden der træffes beslutning om støttetildeling til konkrete projekter.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været drøftet på en række møder i Rådets transportarbejdsgruppe.

Medlemslandene kan generelt støtte, at Marco Polo programmet gøres mere effektivt.

Der udestår nogle spørgsmål vedr. anvendelse af komitologi i relation til tildeling af støtte til konkrete projekter. En række lande, herunder Danmark foretrækker som udgangspunkt at den nuværende ordning (forvaltningskomité bevares). Derudover udestår nogle spørgsmål vedr. de foreslåede tærskelværdier.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Forslaget skal behandles i Parlamentets Komité for Transport og Turisme. Komiteen vil efter planen afgive sin rapport den 31. marts 2009. Parlamentet vil efter planen behandle forslaget i plenum den 22. april 2009.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg. Grundnotat er oversendt den 29. januar 2009.



Dagsordenspunkt 9: Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa

KOM(2008)886

Revideret notat

Resumé

Kommissionens meddelelse beskriver en handlingsplan for en synkroniseret udbygning af intelligente transportsystemer (ITS) inden for EU's vejtransport. Handlingsplanen har som mål at fremskynde, harmonisere og koordinere udbygningen af ITS på vejområdet og etablere kontaktflader til ITS anvendt inden for andre transportformer. Handlingsplanen har seks indsatsområder med specifikke foranstaltninger og en tidsplan, der samlet løber fra 2009-2014. Kommissionen aflægger rapport om gennemførelsen i 2012. Målet er via en harmoniseringsindsats på fællesskabsniveau at skabe større interoperabilitet i EU's ITS-portefølje og dermed muliggøre, at ITS kan spille en fremtrædende rolle i sikringen af bæredygtig, effektiv og konkurrencedygtig mobilitet.

1. Formål og indhold

Meddelelsen er fremsat af Kommissionen den 16. december 2008. Kommissionen har i sin midtvejsevaluering af 28. juni 2006 (KOM (2006) 314) af den transportpolitiske hvidbog fra 2001 fremhævet, at innovation vil spille en vigtig rolle med hensyn til at indfri EU's transportpolitiske mål om bæredygtig, effektiv og konkurrencedygtig mobilitet.

Europas transportsystem står ifølge Kommissionen over for en række udfordringer, hvoraf trængsel, transportrelaterede CO₂-emissioner og trafiksikkerhed er nogle af de største. Traditionelle løsningsmodeller, som f.eks. udbygningen af vejnettet, menes ikke at kunne gennemføres i tilstrækkeligt omfang og inden for den tidsramme, som udfordringerne nødvendiggør, og der synes derfor behov for nye løsninger.

Det er Kommissionens vurdering, at Intelligente transportsystemer (ITS), herunder trafikledelsessystemer, førerstøttesystemer, multimodale ruteplanlægge- re m.v. vil kunne bidrage til at løse en række af transportsystemets udfordringer, men at ITS i dag tages i brug for ukoordineret og uden klar harmonisering på tværs af medlemsstaterne.

Inden for andre transportformer er der etableret overordnede rammer for ITS-anvendelsen (SESAR-systemet kommer således til at danne ramme for en ny generation af lufttrafikstyring; RIS, River Information Services, er etableret for bedre at kunne styre udnyttelsen af vandvejene, og på jernbaneområdet er man



i færd med at indføre det europæiske banetrafikstyringssystem ERTMS), men inden for vejtransporten er der endnu ikke etableret en sammenhængende europæisk ramme for ITS-anvendelsen.

På den baggrund ønsker Kommissionen at fremskynde og harmonisere udbygningen af intelligente transportsystemer (ITS) inden for vejtransporten og etablere kontaktflader til andre transportsystemers ITS-systemer. Handlingsplanens mål er at forbedre systemernes interoperabilitet, sikre uhindret adgang, tilskynde til at skabe kontinuitet i tjenesteydelserne og oprette en effektiv samarbejdsordning mellem alle ITS-interessenter. ITS-handlingsplanen ledsages af et direktivforslag (KOM (2008) 887), der skal tilvejebringe en europæisk ramme for ibrugtagning af interoperabel ITS bl.a. via udarbejdelse af de nødvendige specifikationer og procedurer. Direktivforslaget er beskrevet i et særskilt rammenotat.

ITS-handlingsplanen har seks hovedområder. På hvert område peges der på et sæt specifikke foranstaltninger og en tidsplan, der løber fra 2009-2014. Kommissionen aflægger rapport om handlingsplanens gennemførelse i 2012.

Handlingsplanens seks hovedområder er følgende:

1. **Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata**, herunder fastlæggelse af procedurer for tilvejebringelse af tidstro trafik- og rejseinformationstjenester; optimering af indsamling og tilrådighedstillelse af vejdata, trafikplaner, anbefalede ruter m.v.; dataspecifikationer og procedurer for gratis levering af et mindstesæt af trafikinformationstjenester som offentlig service, udviklingsfremme af nationale, multimodale rejseplanlæggere.
2. **Kontinuerlige ITS-tjenester for trafikstyring og godshåndtering i de europæiske transportkorridorer og storbyområder**, herunder fastlæggelse af et sæt fælles procedurer og specifikationer for at sikre kontinuiteten i ITS-tjenesterne for passagerer og fragt i transportkorridorer samt i og mellem byområder; fastlæggelse af hvilke ITS-tjenester, der skal indføres til støtte for godstransport (e-fragt); støtte til en videre udbygning af en multimodal ITS-rammearkitektur og en ITS-ramme for bytrafik; gennemførelse af interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer.
3. **Trafiksikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse på vejene**, herunder fremme af indførelsen af avancerede førerstøttesystemer og sikkerhedsrelaterede ITS-systemer; støtte til platformen for harmoniseret indførelse af det fælleseuropæiske system eCall (hvor udløste airbags og kollisionssensorer via satellit giver geografiske oplysninger til lokale nødhjælpstjenester); udvikling af lovrammer for en sikker brugergrænseflade i køretøjer og integration af flytbart udstyr; udvikling af et sæt retningslinjer for bedste praksis for ITS-tjenesternes betydning for



sårbare trafikanters sikkerhed og komfort; udformning af retningslinjer for bedste praksis vedrørende sikre parkeringsområder (lastbiler) samt telematikstyrede parkerings- og reservationssystemer.

4. **Integration af køretøjet i transportinfrastrukturen**, herunder vedtagelse af en åben arkitektur for køretøjsmonteret teknologi til ITS-tjenester; udvikling og evaluering af samarbejdende systemer for at opnå en harmoniseret indførelse samt vurdering af udbygningsstrategier; fastlæggelse af specifikationer for kommunikation mellem infrastrukturanlæg, mellem køretøjer og infrastruktur og mellem køretøjer indbyrdes i samarbejdende systemer; fastlæggelse af et mandat til de europæiske standardiseringsorganisationer vedrørende udvikling af harmoniserede standarder.
5. **Datasikkerhed og – beskyttelse samt spørgsmål om ansvar**, herunder vurdering af sikkerheds- og personbeskyttelsesaspekterne i forbindelse med ITS-systemernes dataanvendelse samt formulering af forslag, der er i fuld overensstemmelse med fællesskabslovgivningen; undersøgelse af spørgsmålet omkring erstatningsansvar i forbindelse med brug af ITS-applikationer og især køretøjsmonterede sikkerhedssystemer.
6. **Europæisk ITS-samarbejde og koordinering**, herunder forslag til retsakt for europæisk samordning (direktivforslaget KOM (2008) 887); udvikling af beslutningstøtteværktøjer til brug for investeringer i ITS; udvikling af retningslinjer for offentlig finansiering af ITS-anlæg via EU og nationale midler (på grundlag af deres økonomiske, sociale og operationelle værdi); etablering af et særligt forum for ITS-samarbejde mellem medlemsstaterne og de regionale/lokale administrationer, der skal fremme ITS-initiativer vedrørende mobilitet i byer.

Samlet set skal resultatet af handlingsplanen sikre:

- En mere miljøvenlig transportsektor. Fx kan ITS anvendt til ruteplanlægning bidrage til at mindske trængslen, gøre transporten mere miljøvenlig og mindske energiforbruget. ITS kan også danne baggrund for differentierede afgifter for kørslen på visse veje, hvilket er en måde at påvirke transportefterspørgslen på. ITS-anvendelser kan skabe ”Grønne transportkorridorer” (KOM (2008) 433), hvor transportformerne supplerer hinanden for at gøre det muligt at benytte mere miljøvenlige alternativer ved langdistance transport mellem knudepunkter.
- Øget transporteffektivitet (ITS-anvendelser kan eksempelvis styre logistikkæder, så varerne følger multimodale transport-



kæder, og transporten dermed bliver så energieffektiv og så omkostningseffektiv som muligt.)

- Bedre sikkerhed (Førerstøttesystemer som f.eks. elektronisk stabilitetskontrol, smidig fartpilot, eCall (hvor udløste airbags og kollisionssensorer via satellit giver geografiske oplysninger til lokale nødhjælpstjenester); ITS-baserede navigationssystemer kan vise lastbilschauffører vej til sikre parkeringsområder, hjælpe dem med at overholde køre- og hviletidsbestemmelserne.)

Handlingsplanen trækker på flere af Kommissionens igangværende initiativer, herunder bl.a. handlingsplanen for godstransportlogistik ((KOM 2007) 607), etableringen af Galileo, lovpakken om grønnere transport (KOM (2008)433), i 2010-initiativet om intelligente biler (KOM (2007)433).

Der er fremlagt et udkast til Rådskonklusioner om meddelelsen, hvori der lægges op til, at Rådet vil støtte målsætningen i meddelelsen og anerkende behovet for at fjerne de barrierer, der forhindrer en EU-dækkende ibrugtagning af ITS, herunder en lovgivnings- og/eller en standardiseringsindsats dér, hvor der er behov for det.

Rådskonklusionerne vil understrege de multimodale aspekter ved ITS og disses bidrag til at indfri målet om transportpolitikens bæredygtighed. Rådet vil opfordre Kommissionen og medlemslandene til at fremskynde arbejdet med interoperabel ITS og forventes i denne sammenhæng at vurdere, at der er brug for at prioritere en række foranstaltninger, som den private og offentlige sektor skal løse i fællesskab, herunder definitionen af de nødvendige krav til dynamiske trafik- og rejseinformationer; indsamling af vej- og trafikdata; vej- og trafikdatas tilgængelighed via digitale kort.

Rådskonklusionerne forventes desuden at fremhæve behovet for, at der bliver defineret en række minimumskrav til sikring af kontinuiteten af ITS-services i transportkorridorer (gods og passagerer). Det forventes også, at der i Rådskonklusionerne vil indgå en vurdering af, at der er behov for tiltag, der kan sikre en innovativ teknologianvendelse inden for godslogistik; harmonisere introduktionen af eCall; udvikle åbne, kompatible ITS-arkitekturer i medlemslandene; forbedre brugernes sikkerhed i relation til mobilt udstyr i køretøjerne; forbedre sikkerheden og komforten ved svage trafikanters ITS-anvendelse; sikre ITS-baserede parkerings- og reservationssystemer (sikre parkeringspladser for lastbiler); udvikle én ITS-standardplatform til køretøjet; udbrede avancerede førerstøttesystemer med stort trafikikkerhedspotentiale; sikre en åben standard for kommunikation mellem køretøjer indbyrdes og mellem køretøj og transportinfrastruktur.



Rådet forventes desuden at anmode Kommissionen om at udarbejde et beslutningsstøtteværktøj for beslutninger om ITS-investeringer samt at foreslå, at der udarbejdes en ITS-relateret bevillingsmetodik.

Rådskonklusionerne forventes at rumme en opfordring til Kommissionen og medlemslandene til at nedsætte ITS-samarbejder inden for urban mobilitet dér, hvor det skønnes nødvendigt.

Desuden forventes det, at Rådet vil bede Kommissionen give de europæiske standardiseringsorganer det nødvendige mandat, og at Rådet vil opfordre Kommissionen til nærmere at undersøge indsatser rettet mod at forbedre svage trafikanters sikkerhed og rejsekvalitet.

Rådet forventes at ville anmode den private og offentlige sektor om at gøre brug af satellitbaseret infrastruktur til ITS-applikationer og –tjenester og nævne Galileo og EGNOS som eksempel.

2. Gældende dansk ret

Da der er tale om en meddelelse fra Kommissionen, er den ikke juridisk bindende og har ingen konsekvenser for dansk ret.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, samt organisationerne INSPIRE og ITSDanmark med frist 2. februar 2009:

Følgende havde bemærkninger til meddelelsen:

Dansk Transport og Logistik hilser handlingsplanens indsatsområder velkomne, men understreger behovet for at indsatsen fokuseres på praktiske tiltag, der reelt bringer fordelene fra ITS i anvendelse på både nationalt og europæisk niveau. DTL peger i den forbindelse særligt på: Udarbejdelse af digitalt vejkort; dynamisk trafikinformation; intelligente rutevejledningssystemer; brug af flådedata; systemers basering på kendt teknologi (som GPS og GPRS) frem for oprettelse nye kommunikationskanaler.

Dansk Erhverv støtter helt generelt forslag, som bidrager til en hensigtsmæssig udbygning af ITS-systemer i et europæisk perspektiv, men anfører, at en harmonisering på nuværende tidspunkt eventuelt vil kunne risikere at bidrage til en utilsigtet fiksering af de teknologiske muligheder, som ellers løbende tilpasses den trafikale virkelighed i ofte uensartede og ikke-sammenlignelige lokale trafikmiljøer. Dansk Erhverv henviser i øvrigt til DTL's svar.

Dansk Industri er positiv over for ibrugtagningen af ITS og påpeger bl.a.:

- Vigtigheden af samspillet mellem transportformerne



- At brugen af ITS også skal integreres i den kollektive trafik.
- At det er vigtigt, at der sikres interoperabilitet i EU mellem ITS-applikationer og –tjenester, herunder at der sikres åbne platforme, der harmoniserer standardiseringen af regler og procedurer for behandling af data. Interoperabiliteten vil desuden give en positiv effekt på trafikssikkerheden ved at undgå flere elektroniske enheder i det enkelte køretøj og modsatrettede instruktioner fra forskellige systemer.
- Vigtigheden af at alle medlemslande tilslutter sig 'in-car-tjenester' såsom e-call, hastighedsalarmer, etc., for således at samordne foranstaltninger og ensartet anvendelse.
- At trafikstyring bør tillægges en større rolle, da kravet om kommunikation på tværs af transportformer og privat/kollektiv transport øger den tekniske kompleksitet, og at brugen af offentlige-private partnerskaber kan fremme helhedsorienterede, systembaserede løsninger hertil.

Danske Havne understreger vigtigheden af at sikre, at ITS på vejområdet er kompatibelt med og har kontaktflader til ITS inden for andre transportformer.

Følgende har ingen bemærkninger til meddelelsen: DSB og INSPIRE-Danmark.

Efterfølgende er der modtaget hørings svar fra:

ITSDanmark hilser handlingsplanen velkommen og understreger behovet for regulering på europæisk plan for at sikre den optimale samfundsøkonomiske gevinst af ITS, herunder sikringen af, at privat indsamlet information i tilstrækkelig omfang kommer offentligheden til gode og omvendt. ITSDanmark påpeger, at handlingsplanens indsats for at udvikle ITS til brug for godshåndtering og trafikledelse ikke alene på statsvejnettet kan vise sig at kræve en større ressourceindsats end påregnet i regeringens investeringsplan. Vedrørende eCall anbefaler ITSDanmark, at Danmark underskriver den fælleseuropæiske Memory of Understanding for etablering af et fælles eCall-system. Hvad angår udstyr til køretøjerne bør der, ikke mindst set i lyset af regeringens ønsker om at indføre kørselsafgifter, etableres et marked baseret på en standardplatform, der kan sikre størst mulig værdi for bilisten til lavest mulig pris. Desuden påpeger ITSDanmark vigtigheden af at sikre optimal databeskyttelse og –ansvar ikke mindst med tanke på etablering af ITS til brug for kørselsafgifter, fremtidig elektronisk fragthåndtering og indsamling af rejsetidsdata.

KL kan tiltræde målsætningen om ITS som metode til at skabe en mere effektiv, mere miljøvenlig, mere sikker og bedre sikret mobilitet for passagerer og gods.

Sund & Bælt erklærer sig helt enige i de gode mål med arbejdet med ITS og understreger vigtigheden af, at implementeringen af ITS sker inden for en kort tidshorisont. Sund & Bælt mener desuden, at det er vigtigt, at der etableres en



stærk beslutningsorganisation, så det sikres, at ITS systemer kan understøtte løsninger der kan gavne trafiksikkerhed, miljø, samt sikre en løsning, hvor der blandt producenterne er fri konkurrence, og dermed økonomisk optimale løsninger.

Sund & Bælt bemærker, at det er vigtigt, at værdien af de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafiksikkerhed, sikres.

Sund og Bælt anfører desuden, at det er vigtigt, at der etableres løsninger, så de forskellige services kan integreres i samme OBU, som vil blive anvendt i forbindelse med den europæiske bompengeservice European Electronic Toll Service.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser

Meddelelsen medfører ikke i sig selv nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser. Hvis meddelelsen udmøntes i konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i grundnotater herom.

5. Nærhedsprincippet

Da der er tale om en meddelelse, er spørgsmålet om nærhedsprincippet ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er overordnet set positivt indstillet over for målsætningen i Kommissionens meddelelse, idet harmoniserings- og innovationstiltag, som medfører en mere effektiv, trafiksikker og bæredygtig udnyttelse af transportinfrastrukturene, generelt hilses velkomment.

Danmark har imidlertid nogle generelle betænkeligheder i forhold til behovet og i givet fald indholdet af ny lovgivning på ITS-området.

Danmark mener, at det bør præciseres i hvilken grad handlingsplanen forpligter medlemsstaterne.

Danmark finder, at der er generelt behov for en nærmere præcisering af koblingen mellem direktivet og handlingsplanen. Det fremgår eksempelvis af direktivets bilag 1, at ibrugtagningen af ITS skal baseres på en vurdering af behovet, men det fremgår ikke tilstrækkeligt tydeligt, om det er medlemsstaterne alene, der skal stå for denne vurdering og om ibrugtagningen kan afstemmes med problemernes størrelse i medlemsstaterne.



Danmark finder, at det er vigtigt, at værdien af de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafik-sikkerhed, sikres.

Det er Danmarks holdning, at det bør fremgå af Rådskonklusionerne, at omkostningseffektivitet skal være styrende for ibrugtagningen af ITS, dvs. at alle tiltag skal gøres til genstand for en grundig analyse og vurdering.

For så vidt angår handlingsplanens opfordring til brug af satellitbaseret infrastruktur understreger Danmark vigtigheden af, at der er frit systemvalg, så GPS-systemet sidestilles med Galileo-systemet. Danmark finder således, at det skal fremgå af Rådsresolutionerne, at det skal være frivilligt for medlemsstaterne, om de ønsker at anvende Galileo-systemet.

Udarbejdelse af EU-harmoniserede grænseflader mellem ITS-systemer er i overensstemmelse med Danmarks egne målsætninger for ITS-anvendelse. I den udstrækning, det bliver landene selv, der skal vurdere behovet for ibrugtagningen af ITS, kan Danmark støtte, at denne forankres i en EU-harmoniseret ITS-arkitektur.

Danmark finder mange af de i Rådskonklusionerne nævnte ITS-services vigtige, herunder ITS-baserede reservations- og informationssystemer af sikre parkeringspladser for lastbiler.

Danmark er desuden generelt positiv over for etableringen af eCall, der gør det muligt for trafikanter, der vil betale ekstra for sikkerhed, at købe et køretøj med eCall. Danmark kan dog ikke støtte obligatorisk indførelse af eCall. Danmark finder, at det som udgangspunkt bør være op til den enkelte medlemsstat om man ønsker at facilitere systemet og op til den enkelte borger at tage stilling til, om eCall-systemet ønskes installeret.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Meddelelsen har været behandlet fire gange i Rådets landtransportarbejdsgruppe. På de seneste to møder har udkastet til Rådskonklusioner for meddelelsen været drøftet.

Det tjekkiske formandskab har udsendt et spørgeskema, hvori landene skulle vurdere behovet for handling på henholdsvis fællesskabsniveau og på medlemsstatsniveau samt behovet for EU-lovgivning.

På dette grundlag tegner der sig et billede af, at landene generelt anerkender vigtigheden af ITS, men samtidig har en række generelle betænkeligheder, især angående behovet for lovgivning og i givet fald, hvilken form for lovgivning, der er behov for.



Flere lande har givet udtryk for, at behovet for fællesskabslovgivning og den nødvendige udformning af denne ikke er tilstrækkelig dokumenteret i udkastet til Rådskonklusionerne, ligesom de finansielle aspekter af potentielle nye initiativer, der udspringer af meddelelsen og det medfølgende direktivforslag bør belyses nærmere. Der er derfor en række lande, herunder Danmark, der mener, at der er behov for at sætte tid af til grundigere analyser af meddelelsens præcise sammenhæng med direktivforslaget og de økonomiske konsekvenser heraf.

Der pågår desuden drøftelser i arbejdsgruppen om, hvordan man regulerer mest hensigtsmæssigt på områder, hvor der både er private og offentlige spillere. Det har vist sig vanskeligere end antaget at skabe enighed om en konklusionstekst, og der forventes nogle drøftelser endnu, førend et kompromis kan findes.

Danmark har desuden udtrykt ønske om, at de intermodale aspekter bliver nærmere berørt i Rådskonklusionerne.

Det tjekkiske formandskab ønsker, at behandle meddelelsen på Rådsmødet den 30. marts, men en række lande har udtrykt betænkeligheder angående, hvorvidt man kan nå at færdigforhandle Rådskonklusionerne hertil. Der er udtrykt ønske om yderligere analyser af handlingsplanen med henblik på nærmere at definere, hvilke handlinger man reelt finder vigtige. En række lande, herunder Danmark, har tilsluttet sig opfordringen til yderligere analyser og drøftelser i Rådets landtransportarbejdsgruppe, før Rådskonklusionerne kan vedtages.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets rapporteur på ITS-forslaget MEP Anne E. Jensen (V) har udarbejdet de første udkast til ændringsforslag til handlingsplanen og direktivforslaget, og disse drøftes p.t. i Europaparlamentets transportudvalg.

Der har desuden været afholdt en høring om ITS-forslaget og –meddelelsen i Europa-Parlamentets transportudvalg (20.01.2009).

Europa-Parlamentets transportudvalg er generelt enig med Kommissionen i, at der er behov for tiltag på ITS-området og er derfor ikke utilfreds med, at der er fremsat en meddelelse om en handlingsplan og et forslag til et direktiv.

Europaparlamentet forventes også at interessere sig for finansieringen. Denne forventes at ske både via TEN-T-budgettet og medlemsstaternes egne budgetter.

TRAN havde frist for ændringsforslag den 2. marts 2009. Der stemmes i TRAN den 31. marts og i plenaren den 23. april 2009.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg



| Sagen er ikke tidligere blevet forelagt Folketingets Europaudvalg. Grundnotat
er oversendt den 18. februar 2009.
|



Dagsordenspunkt 10: Masterplanen for lufttrafikstyring (ATM-Masterplanen)

KOM (2008) 750

Revideret notat

Resumé

Sesar-konsortiet har udarbejdet en masterplan for lufttrafikstyring, som på et overordnet niveau fastlægger, hvordan EU's nye generation af lufttrafikstyringssystem skal udvikles og implementeres. Da masterplanen skal godkendes af Rådet, har Kommissionen i en meddelelse foretaget en vurdering af masterplanen, så Rådet kan træffes en afgørelse på et oplyst grundlag. På baggrund af Kommissionens meddelelse foreligger et udkast til en rådsbeslutning, hvori Rådet godkender ATM-masterplanen, samt et udkast til rådsresolution hvor Rådet anfører nogle betragtninger og kommer med nogle anbefalinger til Kommissionen i forbindelse hermed.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 14. november 2008 fremlagt sin meddelelse om en masterplan for lufttrafikstyring (ATM, Air Traffic Management). Meddelelsen er modtaget i dansk sprogversion den 18. november 2008.

Baggrunden for masterplanen for lufttrafikstyring er, at EU ønsker at udvikle en ny generation af et lufttrafikstyringssystem, der er i stand til at opretholde en sikker og effektiv lufttransport i hele EU de kommende 30 år. Systemet er afgørende for, at det fælles europæiske luft- rum kan blive til virkelighed.

Der er derfor etableret et udviklingsprogram, benævnt SESAR, som består af tre faser: En definitionsfase, en udviklingsfase og en implementeringsfase. Definitionsfasen er nu afsluttet og der er på den baggrund fremlagt en masterplan for, hvad der skal ske i udviklings- og implementeringsfasen.

Masterplanen er udarbejdet af et selvstændigt konsortium (SESAR-konsortiet), som består af interessenter fra både Europa og resten af verden.

Med Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 er der oprettet et Fællesforetagende til at styre aktiviteterne i udviklingsfasen i overensstemmelse med masterplanen. Fællesforetagendet har EU og Eurocontrol som stiftende medlemmer.



Da masterplanen skal godkendes af Rådet, er Kommissionen blevet bedt om at foretage en vurdering af masterplanen, så Rådet kan træffe en afgørelse på et oplyst grundlag.

Kommissionen fremlægger med denne meddelelse sin vurdering af masterplanen.

Masterplanens indhold

Masterplanen fastlægger på et overordnet niveau, hvordan det nye lufttrafikstyringssystem skal udvikles og implementeres.

De centrale aspekter af masterplanen er:

- (1) Et skift fra luftrumsbaserede operationer til operationer baseret på kortest mulige flyvevej, så luftfartøjerne kan optimere deres ruter og ankomsttidspunkter.
- (2) Samordnet planlægning, så alle parter, der berøres af afviklingen af flytrafikken fra afgangsgate til ankomstgate kan planlægge deres aktiviteter på grundlag af de resultater, som vil frembringes med systemet.
- (3) Dynamisk luftrumsstyring i kraft af en forbedret koordinering mellem civile og militære myndigheder.
- (4) Nye teknologier, der gør navigationen under flyvningen mere præcis og optimerer afstanden mellem luftfartøjer for at udnytte kapaciteten i luftrummet og i lufthavne maksimalt.

Kommissionens vurdering af masterplanen

Kommissionen har efter ønske fra Rådet foretaget en vurdering af masterplanen med særlig vægt på miljø og risikostyring.

Kommissionen betragter resultatet af definitionsfasen som det p.t. mest solide grundlag for programmets kommende udviklings- og implementeringsfase, selvom programmet løbende skal tilpasses til de udfordringer, der opstår undervejs og masterplanen derfor ikke kan ses som en endelig plan.

Kommissionen vurderer, at planen vil skabe mulighed for at nå de samfundsmæssige mål frem til 2020 om:

- Kapacitetsstigning på 73 % i forhold til 2004
- Betydelig forbedring af sikkerheden
- Reduktion af miljøpåvirkningen på 10 % pr. flyvning sammenlignet med 2005

Hertil kommer, at Kommissionen vurderer, at planen tager højde for de mange risikofaktorer og i øvrigt indeholder de nødvendige risikostyringsværktøjer, så forsinkelser kan undgås.



På den baggrund anbefaler Kommissionen, at Rådet godkender masterplanen.

Kommissionen foreslår endvidere i sin meddelelse en proces for løbende opdateringer af masterplanen, som blandt andet indebærer en høring af Udvalget for det Fælles Luftrum (Single Sky komiteen). Medlemsstaterne udøver i kraft af denne høring fortsat deres kontrol over masterplanen og dennes udførelse.

Der foreligger på baggrund af Kommissionens meddelelse et udkast til en rådsbeslutning, hvori Rådet godkender ATM-masterplanen, samt et udkast til rådsresolution vedrørende godkendelse af masterplanen, hvori Rådet blandt andet:

- *Betragter* ATM-masterplanen som den indledende plan, der bør ses som et dynamisk dokument, der indeholder køreplanen for udviklings- og implementeringsfaserne i SESAR-programmet;
- *Anmoder* om at Kommissionen sikrer at SESAR-fællesforetagendet forelægger den første ajourføring af ATM-masterplanen for bestyrelsen til godkendelse inden udgangen af 2009.
- *Anser* risikostyringsplanen, som skal udvikles af SESAR-fællesforetagendet, for at være en meget vigtig del af ATM-masterplanen og *anmoder* Kommissionen om at sikre, at fællesforetagendet forbedrer den nuværende risikostyringsplan, og som en høj prioritet ajourfører de overordnede risici og de tilknyttede risikobegrænsende foranstaltninger;
- *Minder om*, at efter artikel 1, stk. 5 i rådsforordning (EF) nr. 219/2007, er SESAR-fællesforetagendet ansvarlig for gennemførelsen af ATM-masterplanen og understreger, at SESAR-fællesforetagendet bevarer den overordnede kontrol med alt arbejde delegeret til Eurocontrol og med udviklingsfasen, herunder finansiering og kapitalfremskaffelse;
- *Anmoder* Kommissionen om første gang i 2010 og derefter årligt at rapportere til Rådet om de fremskridt, der gøres med hensyn til fællesforetagendets gennemførelse af ATM-masterplanen. Denne rapport bør altid indeholde en ajourføring af risikostyringsplanen, risikobegrænsende foranstaltninger og alle væsentlige budgetimplikationer;
- *Anmoder* Kommissionen om at træffe alle nødvendige foranstaltninger til at opnå den højst mulige grad af interoperabilitet mellem SESAR og det tilsvarende amerikanske system NEXTGEN såvel som andre projekter i ICAO regioner og ydermere til at iagttage og tage hensyn til behovet for konsistens med ICAO *global concept developments*.



2. Gældende dansk ret

Der findes ikke dansk lovgivning på området.

3. Høring

Kommissionens meddelelse har været i høring hos EU-specialudvalget for transport samt følgende institutioner, virksomheder og organisationer:

AOPA Danmark, DANSAM, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Naviairzx, Københavns Lufthavne A/S, Autoriserede danske flyværksteder, Danish Airline Pilots Association, Flyvebranchens Personaleunion, Havarikommissionen for civil luftfart og jernbane, Billund Lufthavn; Dansk Industri, Kongelig Dansk Aeroklub, SAS, Dansk Erhverv, Dansk Flyvelederforening, Forsvarskommandoen, Flyvertaktisk Kommando

Der er indkommet høringssvar fra DI Transport og Københavns Lufthavne A/S:

DI Transport er positivt indstillet overfor masterplanen, men bemærker dog, at rettidighed og høj kvalitet i implementeringen er helt afgørende for den vigtige implementering af det fælles europæiske luftrum (Single European Sky). Virkeliggørelsen af det fælles europæiske luftrum, er samtidig afgørende for, at luftfartserhvervet kan høste markante CO₂-gevinster. DI Transport anbefaler derfor, at der fra dansk side lægges vægt på, at planens risikoelementer konstant holdes opdateret herunder at eventuelt korrigerende handlinger iværksættes uden unødvendige forsinkelser, jf. bl.a. meddelelsens punkt 2.3.6 om risikostyring.

Københavns Lufthavne har ingen bemærkninger.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.

Kommissionens meddelelse, rådsbeslutningen og rådsresolutionen medfører i sig selv ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser.

SESAR-projektet som sådan vil dog ifølge Kommissionen have konsekvenser i form af blandt andet kapacitetsstigninger, forbedring af sikkerheden, reduktion af miljøpåvirkningen og nedbringelse af omkost-



ningerne pr. flyvning, jf. nærmere herom under afsnit 1, *Kommissionens vurdering af SESAR-masterplanen*.

Ifølge SESAR-konsortiet (SESAR-Masterplan D5) skønnes implementering af ATM-masterplanen, at indebære investeringer og operationelle omkostninger for brugerne, luftfartsoperatører og lufttrafiktjenesteudøvere på europæisk plan totalt set over en ca. 10-årig periode på ca. 30 mia. Euro, hvoraf godt 7 mia. Euro vedrører militæret. Det fremgår ikke, hvordan disse tal er udregnet, og der er ej heller en fordeling af investeringerne og omkostningerne på de enkelte lande, ligesom det ikke fremgår, om der er tale om ny- eller reinvesteringer.

I den anledning bemærkes, at det danske forsvar har tilmeldt sig et "pioner state program", som forestås af Eurocontrol for SESAR-fællesforetagendet, med henblik på at få foretaget en cost benefit analyse, der giver et overslag over de forventelige omkostninger for det danske forsvar som følge af implementering af ATM-masterplanen.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er generelt positivt overfor masterplanen og finder at denne vil være et godt udgangspunkt for gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum. Da der risikoelementer forbundet med implementeringen af ATM-masterplanen, finder Danmark, at der løbende bør ske en ajourføring af ATM-masterplanen, hvori skal indgå en risikovurdering af SESAR-projektet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Meddelelsen samt udkastet til rådsresolution og rådsbeslutning har været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe i flere omgange, senest den 2. marts 2009. Det forventes, at der på Rådsmødet i marts vil blive opnået enighed om en rådsresolution og en rådsbeslutning,

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg. Grundnotat er oversendt den 16. januar 2009.





Dagsordenspunkt 11: Lufttransportaftale mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater og Canada

KOM(2009)62

Nyt notat

Resumé

Efter Rådets bemyndigelse til Kommissionen i 2007 til at forhandle med Canada om en omfattende luftfartsaftale med EU foreligger efter forhandlinger nu et udkast til aftale, som Kommissionen foreslår indgået. Aftalen vil afløse medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler og ophæve en række eksisterende begrænsninger i markedsadgangen for parternes luftfartsselskaber. Mulighederne for EU-ejerskab af og -kontrol med canadiske luftfartsselskaber vil gradvis kunne blive udvidet, og der fastsættes bestemmelser for parternes samarbejde på en lang række luftfartspolitiske områder. Det ventes, at langt størstedelen af medlemsstaterne, herunder Danmark, vil kunne støtte Kommissionens forslag. Forslaget vil ikke kræve dansk lovændring.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat den 17. februar 2009. Kommissionen foreslår indgået en blandet aftale på grundlag af Traktatens artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første sætning, og artikel 300, stk. 3, første afsnit (om indgåelse af aftaler med tredjelande). Forslaget skal vedtages med kvalificeret flertal i høringsprocedure med Europa-Parlamentet.

Sagen har udgangspunkt i den såkaldte "open skies"-dom fra Domstolen i 2002, hvorefter medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler med samtlige tredjelande skal korrigeres for at komme i overensstemmelse med Traktaten, især hvad angår klausuler om EU-luftfartsselskabers nationalitet. Kommissionen kan i den forbindelse søge mandat til at forhandle med konkrete tredjelande om mere eller mindre omfattende luftfartsaftaler.

Rådet vedtog i oktober 2007 at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger om en samlet luftfartsaftale med Canada med henblik på at etablere et "åbent luftfartsområde" omfattende Canada og samtlige EU-medlemslande.

Der har efter bemyndigelsen været ført forhandlinger mellem Kommissionen og Canada, som blev enige om et aftaleudkast i november 2008.



Kommissionen foreslår nu, at Rådet beslutter at indgå en luftfartsaftale med Canada svarende til det forhandlede aftaleudkast.

Aftalen skal afløse medlemslandenes (herunder Danmarks) bilaterale luftfartsaftaler med Canada, der typisk indeholder begrænsninger i luftfartsselskabernes muligheder for valg af ruter mellem landene, for indsættelse af flykapacitet og for billetprisfastsættelse. Disse begrænsninger ophæves helt i den nye aftale, og bl.a. har Canada accepteret den såkaldte EU-designering, så EU-luftfartsselskaber i modsætning til tidligere kan lade ruter udgå også fra andre EU-lande end deres hjemland.

Der vil samtidig blive tale om en gradvis udvidelse i mulighederne for at tilbyde flytransport mellem modpartens område og tredjelande i takt med, at Canada måtte liberalisere sine regler for udenlandsk ejerskab af og kontrol med canadiske luftfartsselskaber. På EU-siden accepteres 49 pct. udenlandsk (her canadisk) ejerskab, mens Canada p.t. kun accepterer 25 pct.

Der er desuden fastsat bestemmelser om de fremtidige spilleregler mellem parterne på en lang række luftfartspolitiske områder såsom betjening af fly i lufthavnene (ground-handling), anvendelse af leasede fly, flyvesikkerhed og beskyttelse af luftfarten og vedr. samarbejde om vurdering af konkurrenceforvridende forhold, afgifter i lufthavne samt forbruger- og miljømæssige spørgsmål i luftfarten.

Der nedsættes et Fælles Udvalg mellem parterne, som skal lette kontakten mellem myndighederne i anliggender, der er omfattet af luftfartsaftalen, og som kan træffe enstemmige beslutninger om nærmere bestemte forhold i aftalen.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Luftfartsrelationerne mellem Danmark og Canada reguleres af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, samt af den bilaterale luftfartsaftale mellem Danmark og Canada. Forslaget kræver ikke lovændring.

3. Høring

Forslaget har ikke været sendt i høring, men EU-luftfartsselskaber, lufthavne og arbejdstagerorganisationer har været involverede i forhandlingsprocessen mellem Kommissionen og Canada og i koordineringen med medlemslandene.



4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Det skønnes, at luftfartsaftalen samfundsøkonomisk vil være til gavn dels for EU-landenes luftfartsselskaber, dels for passager- og fragtkunder i kraft af større konkurrence på markedet for transatlantiske flyvninger.

Der har i mange år ikke været luftfartsselskaber, der har fundet det kommercielt interessant at beflyve ruter på det relativt lille marked mellem Danmark og Canada. Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere, om den nye liberale aftale vil ændre dette billede.

5. Nærhedsprincippet

Luftfartsaftalen vil erstatte de gældende bilaterale luftfartsaftaler mellem medlemslandene og Canada, skabe ensartede betingelser samtidigt for alle EU-luftfartsselskaber og etablere nye ordninger for samarbejde på luftfartsområdet mellem myndighederne i Fællesskabet og Canada. Disse ordninger kan ifølge Kommissionen kun realiseres på fællesskabsplan, bl.a. fordi de omfatter en række områder med Fællesskabskompetence, og det foreliggende forslag om aftalens indgåelse er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet. – Regeringen deler denne opfattelse.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark støtter principielt den igangværende proces mod større liberalisering og "multilateralisme" i international civil luftfart og kan herunder støtte det foreliggende forslag til luftfartsaftale mellem EU og Canada. Det ret lille marked mellem Danmark og Canada har som nævnt ikke været befløjet direkte i mange år, men med den nye aftale sikres bl.a. fri adgang til markedet mellem de to lande for samtlige luftfartsselskaber fra EU og Canada.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det ventes, at langt størstedelen af medlemsstaterne vil kunne acceptere det fremlagte udkast til luftfartsaftale med Canada og derved vil kunne støtte Kommissionens forslag om indgåelse af aftalen. Enkelte lande vil muligvis foreslå yderligere forhandlinger med Canada med henblik på at søge at opnå aftale om en hurtigere proces frem mod et fuldt åbent luftfartsområde.



8. Europa-Parlamentets udtalelser

Der foreligger ikke udtalelse fra Europa-Parlamentet.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenpunkt 12: Tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (Notat følger)

Side 39/71

KOM (2009) 121

Notat følger



Dagsordenpunkt 13: Buspassagerers rettigheder

KOM (2008) 817

Revideret notat i forhold til grundnotat

Resumé

Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder for buspassagerer, bl.a. regler om ikke-diskriminering med hensyn til de befordringsvilkår, som busselskaberne tilbyder passagerer, herunder ikke-diskriminering af og obligatorisk assistance til handicappede og bevægelseshæmmede passagerer. Desuden indeholder forslaget regler om busselskabernes erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, busselskabernes forpligtelser i forbindelse med aflysninger og forsinkelser samt mindstekrav til oplysning til passagerer. Derudover indeholder forslaget regler om klagebehandling og håndhævelse af passagerers rettigheder.

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag blev fremsat den 4. december 2008.

Forslaget til forordning er fremsat under henvisning til traktatens artikel 71 og det skal derfor vedtages ved fælles beslutningsprocedure, jf. art. 251.

Forslaget tager sigte på at sikre tilstrækkelig beskyttelse af buspassagerers rettigheder, herunder handicappede og bevægelseshæmmede passagerer. Forslaget skal finde anvendelse på busselskabernes befordring af passagerer på faste ruter. Medlemsstaterne kan fritage bustransporttjenester, der varetages i byer, forstæder og regionalt fra forordningens anvendelsesområde, dog kun hvis denne transport er omfattet af offentlige tjenesteydelseskontrakter, der sikrer passagerer samme rettigheder som dem, der fremgår af forordningen.

Forslaget indeholder regler inden for fem overordnede områder:

Busselskabers erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage. Der fastsættes et beskyttelsesniveau og harmoniserede regler om busselskabers erstatningsansvar. Selskabernes erstatningsansvar er ubegrænset. Det fastsættes desuden, at selskaberne på visse betingelser og indtil et bestemt maksimumbeløb ikke må anfægte deres pligt til at udbetale skadeserstatning i tilfælde af en eventuel ulykke. Passagerer, der kommer ud for en ulykke, har ret til forskudsbeløb med henblik på at afbøde de økonomiske vanskeligheder, som de eller deres familier ellers vil opleve som følge af tilskadekomst, eller som deres familier vil opleve, hvis den pågældende passager dør. Der fastsættes også regler om erstatning af bortkommet eller beskadiget bagage. Det maksimale erstatningsbeløb herfor er 1.800 EUR.



Handicappede og bevægelseshæmmedes adgang til bustransport. Der fastsættes regler, der forhindrer diskrimination på grund af handicap eller nedsat mobilitet i forbindelse med bestilling af en busrejse eller ombordstigning. Der er dog visse undtagelser, navnlig af hensyn til behørigt lovfæstede sikkerhedsbestemmelser. Medlemsstaterne skal udpege et antal busterminaler, hvor der skal ydes assistance til handicappede og bevægelseshæmmede. Der fastsættes bestemmelser om, hvilken form for assistance, der skal ydes i busterminalerne og om bord i busserne. Assistanzen ydes gratis på den betingelse, at passageren har meddelt sit behov for assistance på forhånd og ankommer til busterminalen på et nærmere aftalt tidspunkt forud for den køreplanmæssige afgangstid. Busselskabernes personale og personalet i busterminalen bør have den nødvendige viden med henblik på at yde assistance til handicappede.

Busselskabernes forpligtelser i tilfælde af rejseafbrydelser, aflysninger eller forsinkelser. I tilfælde af aflysninger og hvis der er tale om køreplanmæssige rejser af mindst tre timers varighed, hvis afgang er mere end to timer forsinket, er busselskaberne forpligtet til at tilbyde acceptable alternative transporttjenester inden for en rimelig frist eller, hvis dette ikke er muligt, at oplyse passagererne om andre selskabers tjenester. Busselskaber, der ikke overholder dette krav, skal betale kompensation på op til 100 % af billetprisen.

Informering af passagerer og behandling af klager. Busselskaberne og busterminalernes forvaltningsorganer skal sikre, at passagerer senest ved afrejsen og under rejsen modtager passende og forståelige oplysninger om deres rettigheder i henhold til forordningen. Busselskaberne skal indføre en klageordning vedrørende de rettigheder, der fremgår af forordningen.

Håndhævelse og sanktioner. Medlemsstaterne skal udpege et organ, der har ansvaret for at håndhæve forordningen. Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner, der skal anvendes ved overtrædelse af forordningen

Forordningen skal i henhold til forslaget finde anvendelse et år efter ikrafttræden.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Lov om trafikselskaber (lov nr. 582 af 24. juni 2005 med senere ændringer), regulerer, at det i Danmark er trafikselskaberne, der varetager opgaven offentlig servicetrafik, herunder individuel handicapkørsel, inden for det enkelte trafikselskabs område. Desuden fastsætter loven, at trafikselskaberne skal samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område. Loven regulerer desuden tilladelser til rutekørsel, herunder tilladelser til fjernbuskørsel, som er kørsel over mere end to trafikselskabers område eller mere end trafikselskabet på Sjællands område. Fjernbuskørsel er et liberaliseret erhverv.



I lov om trafikselskaber er der ikke angivet noget om buspassagerers rettigheder. Bestemmelser om buspassagerers rettigheder fremgår af det enkelte trafikselskabs rejseregler, som den enkelte operatør bliver underlagt i forbindelse med indgåelse af kontrakt med et trafikselskab.

I medfør af lov om trafikselskaber er der i Danmark en ordning med individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Det er en ordning, der har været lovpligtig siden 1992. Ordningen indebærer, at trafikselskaberne har pligt til at tilbyde svært bevægelseshæmmede over 18 år individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

Handicapkørselsordningen indgår som en del af trafikselskabernes almindelige forpligtelse til at udføre offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel. Principperne for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede skal således i tilpasset form svare til principperne bag de offentlige kollektive ordninger i modsætning til private individuelle ordninger, som fx taxikørsel. Den tidsmæssige placering af kørslen skal derfor være inden for normal køreplantiid. Loven forskriver en række minimumskrav til den individuelle handicapkørsel, bl.a. at handicapkørslen som minimum pr. år skal omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt og foregå i et egnet køretøj.

Omkring 44.000 svært bevægelseshæmmede benytter sig af ordningen og ordningen giver de svært bevægelseshæmmede en bedre service, end de rettigheder som forordningsforslaget giver handicappede og bevægelseshæmmede, bl.a. fordi kørslen foregår fra den handicappedes bopæl og helt til destinationen, i modsætning til almindelig rutekørsel som foregår mellem busstationer og stoppesteder. Ordningen kolliderer således ikke med forordningsforslaget og Danmark vil kunne oprette ordningen med individuel handicapkørsel.

Forordningsforslaget vil kræve en ændring af lov om trafikselskaber, idet det vil være nødvendigt at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser.

3. Høring

Forslaget er den 17. december 2008 sendt til høring hos medlemmerne af EU-specialudvalg for transport samt organisationen 'Trafikselskaberne i Danmark', med svarfrist den 20. januar 2009.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Danske Busvognmænd finder det generelt hensigtsmæssigt, at der i EU skabes ensartede vilkår for forbrugerbeskyttelse og bevægelseshæmmedes adgang til at benytte bustrafikken. Reguleringen på området bør dog tage hensyn til erhvervsstrukturen og konkurrenceforholdene indenfor den europæiske persontransport generelt og busbranchen specielt.



- Busbranchen i EU består i vidt omfang af små virksomheder, der lokalt, regionalt og internationalt udfører personbefordring. Dette er i skarp kontrast til erhvervsstrukturen inden for fly- og togtrafik.

- Der er i dag intens konkurrence mellem forskellige persontransportformer (fly-, tog- og bustrafik). Forbrugerne har derfor ofte mange valgmuligheder mellem forskellige transportformer og transportleverandører.

Danske Busvognmænd finder ikke, at regler, der er udviklet til tog- og flytrafik bør anvendes direkte på bustrafikken, da man derved ignorerer de særlige vilkår, der gør sig gældende for bustrafikken. Reglerne skal sikre, at bussen fortsat kan spille en rolle som et sikkert, miljøvenligt, fleksibelt og ikke mindst prismæssigt overkommeligt transportmiddel.

Det er Danske Busvognmænds opfattelse, at hvis forordningen skal udmunde i en succes for forbrugere, bevægelseshæmmede og transportbranchen, skal der være fokus på ”det mulige” i økonomisk, teknisk og administrativ forstand.

Herudover fremhæver Danske Busvognmænd at:

- Tilslutning til den i forslaget beskrevne mulighed for fritagelse for anvendelse af forordningen anfører, at den også bør gælde for speciel rutekørsel
- Tilslutning til lejlighedsvis kørsel (turistbuskørsel) kun skal være omfattet af forordningens kapitel II om erstatningsansvar
- Forslagets bestemmelser om erstatningsansvar er for vidtgående, idet tabs- og skadesbegrebet ikke i tilstrækkeligt omfang afgrænses og Danske Busvognmænd foreslår derfor, at formuleringerne i forslaget i stedet lægger sig op af de nugældende, fællesskabsretlige bestemmelser om motorkøretøjsforsikring.

Danske Busvognmænd mener ikke, det er økonomisk, teknisk eller administrativt hensigtsmæssigt at stille et generelt krav i en EU-forordning om, at handicappede og bevægelseshæmmede altid skal kunne benytte en national fjernbusrute eller international busrute. Problemerne knytter sig især til kørestolsbrugere.

Danske Busvognmænds anbefalinger er derfor følgende:

- Forordningens artikler 10 til 12 bør alene gælde for busser, der benyttes til national eller international befordring af passagerer ad faste ruter og som i forvejen er udstyret med lifte (eller andet lignende indstigningshjælpemiddel).
- Der indføres eksplicit hjemmel i Rådets forordning (EØF) 684/92 om, at en tilladelsesudstedende myndighed – ved udstedelse af tilladelse til rutekørsel – kan stille krav om, at ruten i et nærmere defineret omfang skal betjenes af busser, der kan medtage kørestole.



En nugældende tilladelse til fjernbuskørsel mellem Jylland og København er eksempelvis udstedt med krav om, at et antal afgang foregår med busser, der kan medtage kørestolsbrugere.

Danske Busvognmænd finder, at uanset hvornår og i hvilken udformning, der stilles krav til busselskaberne om at kunne medtage handicappede og bevægelsehæmmede bør den nødvendige infrastruktur være på plads først. Det betyder, at medlemsstaterne skal have udpeget busterminaler, hvor der ydes assistance (jf. artikel 14), og de pågældende busterminaler skal leve op til kravene.

Danske Busvognmænd finder, at bestemmelserne om busselskabernes forpligtelser i forbindelse med rejseafbrydelser er for vidtgående og kan få negative, færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser.

Forbrugerrådet finder det mest hensigtsmæssigt, at klager vedrørende passagerrettigheder henlægges under det nye uvildige ankenævn for offentlig transport, som er oprettet pr. 1. februar 2009.

DSB finder, at eftersom EU har lovgivet om såvel fly- som togpassagerers rettigheder, bør der ligeledes fastsættes rettigheder for buspassagerer, både af hensyn til passagerernes vilkår og for at undgå, at en væsentlig forskel i passagerrettigheder bliver et konkurrenceparameter mellem transportformerne.

Det foreliggende forslag tilgodeser efter DSB's opfattelse i vidt omfang disse hensyn, bortset fra bestemmelserne i artikel 4 om godtgørelse ved forsinkelse.

Her stilles buspassagererne langt ringere end togpassagerer, idet buspassagererne kun opnår ret til godtgørelse og assistance, hvis en busafgang udsættes mere end to timer. Bortset fra de åbenlyse muligheder for at spekulere i afgangstidspunkter, er en sådan regulering efter DSB's opfattelse ikke forenelig med enhver viden om kundernes forventninger og ønsker til deres transport-selskab.

For kunderne er det ankomsttidspunktet, der er afgørende for valget. Indførelse af den foreslåede ordning på busområdet, må siges at fjerne incitament til at holde køreplanen. I stedet for lægges der op til, at busselskaberne fremtidig mere har incitament til at offentliggøre urealistiske køreplaner, der umiddelbart ville stille dem bedre i konkurrencen med jernbanerne, idet det vil være muligt for busselskaberne at lave køreplaner, der vil være attraktive for kunderne, men urealistisk i deres gennemførelse. Busselskaberne ville ikke på samme måde som jernbaneselskaber, hvor det er forsinkelsen, der tæller, være forpligtet overfor kunderne, der ingen reel chance har for at vurdere, hvorvidt busselskabets køreplan er realistisk. For busselskaberne vil dette forslag i realiteten gøre det legalt at se bort fra hensynet til kunden.



Når jernbaneselskaberne kan forpligtes til at overholde en køreplan for en rejse fra det nordligste Skandinavien til det sydligste Portugal med adskillige skift undervejs, burde det efter DSB's opfattelse ikke være urimeligt på samme måde at forlange, at busselskaberne overholder de køre- og ankomsttider, de selv offentliggør. Busselskaberne er ikke ene om at være afhængig af infrastrukturens beskaffenhed og andre trafikanter.

Informationsforpligtelserne i tilfælde af forsinkelser er efter DSB's opfattelse ligeledes formuleret så vagt, at det er tvivlsomt, om det reelt giver passagererne nogen rettigheder. Også her vil der med fordel kunne kopieres fra tilsvarende forpligtelser for togpassagerer.

Det forekommer ikke logisk at undtage bustrafik, der drives på public-service kontrakt fra disse bestemmelser, ud fra en formodning om, at der her er taget hensyn til passagerrettigheder. Det samme kunne gøres gældende for jernbanetrafik på public-service kontrakt. Det blev i sin tid fremført for kommissionen, som dengang ikke fandt det relevant. Hvis kommissionen har ændret synspunkt bør forordningen om togpassagerernes rettigheder ændres tilsvarende.

DI Transport og **Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik** anfører begge i deres delvist fælles høringssvar, at de helt overordnet er positivt indstillet overfor forslaget om at øge klarheden og styrke ensartetheden i EU-landenes regimer for buspassagerers rettigheder - der, hvor dette har relevans. De anfører hertil, at forslaget desværre - i dets foreliggende form - medtager en lang række områder, der ikke har relevans i forhold til forslagets eksplicite mission, nemlig at søge harmonisering og lige konkurrencevilkår for transportvirksomheder fra forskellige medlemsstater, samt sikre buspassagerers vilkår, når der er tale om rejser over grænserne. Det fremhæves, at hele forslaget lader til at være skrevet ud fra en kontekst, der afspejler de specifikke forhold ved fjernbustrafik, men alligevel forsøger forslaget at regulere de fleste bustransportsituationer, også selv om disse i forvejen reguleres fortrinligt under nationale regler og aftalesæt, og selv om disses vilkår er helt forskellige fra fjernbustransporten.

Derudover anfører **DI Transport**, at de er yderst bekymrede for forslagets skadevirkninger - ikke mindst i forhold til den kollektive bustransport. Desuden rejser der med forslaget en række ubesvarede spørgsmål for fjernbustrafikken. På den baggrund foreslår **DI Transport**:

- At der fra dansk side arbejdes for at tilsikre, at forslaget fastholdes i sit oprindelige udgangspunkt, nemlig international fjernbustrafik. Derfor bør bestemmelser relateret til national, regional og lokal bustrafik helt udelades fra forslaget
- At der gennemføres en tilbundsående analyse af konsekvenserne for fjernbustrafikken, som kan danne baggrund for et tilrettet forslag



- At der fra dansk side arbejdes for at tilsikre, at den enkelte medlemsstat kan tilpasse kravene til de forskellige juridiske og forsikringsmæssige arrangementer i deres respektive domæne
- At der fra dansk side arbejdes for, at de forpligtelser eller erstatningsansvar der i sidste ende måtte påføres en busoperatør, begrænses til det der realistisk kan henføres til og håndteres af operatøren og/eller dennes medarbejdere.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik anfører endvidere, at forslaget ikke forholder sig til, at handicapkørsel i Danmark som lokal og regional transport er etableret i sit eget regime. Kommissionens forslag ville på afgørende vis betyde en ødelæggelse af et veletableret og velfungerende system. Desuden peges på, at en række trafikselskaber i Danmark i forvejen har indført rejsegarantiordninger og at forslagets passus herom er unødvendig. Desuden burde busselskabernes ansvar begrænses fx i tilfælde af force majeure og lignende.

Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at forslaget indeholder dele, der kan have økonomiske konsekvenser for trafikselskaberne, bl.a. assistance til handicappede og bevægelseshæmmede. Hvis forslaget gennemføres, bør der derfor ske en kompensation til trafikselskaberne for de forøgede udgifter.

Danske Handicaporganisationer anfører, at det er yderst relevant at forbedre rettighederne for og adgangen til den kollektive transport med bus internationalt og nationalt, når det gælder personer med handicap. Den nuværende situation er utilstrækkelig i forhold til at sikre rettigheder og lige muligheder for personer med handicap nationalt såvel som internationalt.

Danske Handicaporganisationer mener, at det kan være uheldigt, at medlemsstaterne foreslås at kunne tillade afvigelser fra forordningen med henvisning til andre regler, der principielt sikrer de samme rettigheder for personer med handicap.

Det er vigtigt, at beskyttelsen pga. handicap også omfatter personer, der f.eks. har behov for personlig assistance som følge af en kognitiv funktionsnedsættelse, der umuliggør deres egen og selvstændige rejse. Det skal være således, at busselskaber skal forpligtes til at efterleve kompensationsprincippet. Det betyder, at hvis en person med handicap har et behov for ledsagelse under eller efter rejsen, skal denne person kunne medtage en nødvendig ledsager uden meromkostninger. Det betyder, at udgiften til billetten til ledsageren skal pålægges alle billetter. Prisen skal fordeles solidarisk mellem alle rejsende. Det er derfor ikke tilfredsstillende, at der lægges op til at fastsætte regler om, at busselskaber kan forlange, at en person med handicap skal ledsages under sin rejse, uden at busselskabet samtidig også forpligtes til at lade ledsageren rejse med uden meromkostning for personen med handicap.



Det er ganske uacceptabelt, og i strid med enhver form for ligestilling, at man vil forlange, at personer med handicap skal bestille deres rejse 48 timer forud for, at den skal foregå. Det vil umuliggøre enhver form for spontan kørsel. Det er uværdigt og diskriminerende.

Med hensyn til stoppesteder og terminaler er det vigtigt, at man afgrænser begreberne, så det er entydigt klart, at der ikke kun er tale om en traditionel bus-terminal, men at alle stoppesteder skal leve op til at kunne sikre personer med nedsat/reduceret mobilitet adgang til busser. Det skal være muligt at kunne komme med og stå af alle busser de samme steder, hvor det er muligt for andre mennesker. Det skal være sådan, at der skal ydes den nødvendige assistance til personer med handicap på alle terminaler. Det nytter ikke noget, at man ikke sikrer, at personer med handicap har mulighed for at rejse med bus fra den nærmeste terminal i forhold til deres bopæl. Der er oftest tale om personer med nedsat mobilitet, hvorfor det vil være helt ulogisk, hvis de ikke skulle kunne rejse fra den nærmeste terminal.

Det er utænkeligt, at en medlemsstat kan pålægge et busselskab sikkerhedsbestemmelser, der kan medføre en sikkerhedsrisiko ved at lade en person med handicap rejse med bus. Der synes at være tale om en overførelse af en bestemmelse vedrørende sikkerhed for mennesker med flyrejse, hvilket er en helt anden sag – som overhovedet ikke har relevans i denne sammenhæng.

Det er vigtigt, at det også præciseres i bilag 1, at man skal være forpligtet til at yde assistance i forbindelse med fastspænding af personer og/eller kørestol. Det er ikke rimeligt, at der skal stilles spørgsmålstejn ved, hvorvidt det skal være muligt for en person med handicap at kunne komme ud af en bus i forbindelse med en pause. Det skal være muligt for alle.

Danske Handicaporganisationer anfører endeligt, at det er godt, at der etableres en klageadgang for rejsende, der føler, at de har haft en u hensigtsmæssig rejseoplevelse. Det er imidlertid ikke godt, hvis ikke det sikres, at klageorganet har den faglighed, der skal til for f.eks. at kunne vurdere, om en person med handicap har været udsat for en krænkelse af sine rettigheder. Det forudsætter en særlig viden om handicap at kunne vurdere dette.

Danske Speditører har ingen bemærkninger.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser og beskyttelsesniveau

Forslaget vil i den foreliggende form medføre forøgede kommunale og regionale udgifter til bustrafikken og dermed kan der forventes krav om kompensation for udgiftsstigningen. Udgiftsstigningen er primært begrundet i stigende udgifter til entreprenørkontrakter, grundet at langt flere busser vil skulle være indrettet handicapvenligt, samt at en del busstationer vil skulle indrettes handi-



capvenligt. Der vil være tale om væsentlige ekstra udgifter grundet forordningen.

Der skal desuden oprettes et nationalt håndhævelsesorgan, som bl.a. skal udarbejde en årlig rapport om sin virksomhed og der kan forventes ekstra udgifter til løsningen af den opgave.

Forslaget har ingen samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget har ingen administrative konsekvenser bortset fra, at busselskaberne og busterminalernes forvaltningsorganer pålægges en forpligtelse til at informere buspassagererne om deres rettigheder.

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

Forslaget vil medføre, at beskyttelsesniveauet for buspassagerer gøres ensartet i alle medlemsstater. Forslaget tager således sigte på at gøre det mere attraktivt at rejse med bus og at højne tilliden til bustransport. Det er desuden hensigten at skabe lige konkurrencevilkår for transportvirksomhederne fra de forskellige medlemsstater og mellem de forskellige transportmåder, idet der allerede er gennemført forordninger om passagerers rettigheder inden for lufttransport og jernbane. Det er således naturligt, at de passagerrettigheder, der er erhvervet inden for luftfart og jernbane udvides til også – i tilpasset form - at omfatte bustransport.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionens begrundet forslaget med, at det er vigtigt at sikre, at buspassagerer nyder godt af samme beskyttelsesniveau og ensartede regler i hele EU. Passagerbeskyttelse er som led i det indre marked og den fælles transportpolitik et spørgsmål, der vedrører hele EU, og som kræver en løsning på EU-niveau. Markedsliberalisering og hensyntagen til forbrugernes interesser, navnlig de handicappede og bevægelseshæmmede, er to komplementære aspekter af det indre marked. Uden harmonisering vil passagerer i bedste fald nyde godt af forskellige rettigheder, i værste fald slet ikke være retsbeskyttet. Uden harmonisering vil det desuden være svært at kende sine rettigheder i de forskellige medlemsstater, og derfor være vanskeligt at gøre dem gældende. Fællesskabet har desuden allerede valgt en forordning som retligt instrument for at beskytte luft- og jernbanepassagerers rettigheder.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet en harmoniseret beskyttelse af rettighederne for buspassagerer bedst kan løses på fællesskabsniveau, i hvert fald for så vidt angår de internationale busrejser i EU. Derimod finder regeringen, at der er så store lokale, regionale og nationale forskelle i håndteringen og organiseringen af bustrafik og handicappedes adgang hertil, at den præcise måde at sikre buspassagerers ret-



tigheder på i videre omfang bør overlades til de enkelte medlemslande end den foreliggende forordning giver mulighed for.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er enig, at det er vigtigt, at handicappede og bevægelseshæmmede får mulighed for at benytte offentlig servicetrafik i videst muligt omfang og at kollektive transportmidler i videst muligt omfang indrettes handicapvenligt. Regeringen vurderer, at den gældende danske ordning med individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede giver mulighed for en særlig tilpasset dør-til-dør transport for bevægelseshæmmede, som er betydelig mere attraktiv end de af Kommissionen foreslåede krav til handicappede og bevægelseshæmmede adgang til bustransport. Regeringen er i den sammenhæng opmærksom på, at det kan være vanskeligt at foretage en stringent sammenligning med den individuelle handicapkørsel og Kommissionens forslag.

Det er endvidere forbundet med store omkostninger at gøre busser og busstationer handicapvenlige, og det er derfor vurderingen, at midlerne kan bruges bedre ved i stedet at bibeholde den danske særordning med individuel handicapkørsel. Regeringen mener derfor, at der bør ske en opblødning af kravene på handicapområdet, således at medlemslande, der allerede har særordninger for handicappede vil kunne opfylde kravene til at give handicappede bedre rettigheder, ved at bibeholde de nuværende ordninger og eventuelt justere disse ordninger. F.eks. kunne justeringen for så vidt angår den danske ordning bestå i en justering af målgruppen for ordningen.

Desuden finder regeringen generelt, at de tiltag, der foreslås i forordningen vil kræve længere tid at implementere end et år. Mange af de foreslåede tiltag på handicapområdet vil i vidt omfang kræve nyt og kostbart udstyr, som vil belaste økonomien i den kollektive trafik.

Det er regeringens holdning, at der bør indføres lignende fritagelses- og dispensationsmuligheder, som de muligheder, der er i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Disse dispensations- og fritagelsesmuligheder indebærer, at indenlandsk personbefordring med jernbane kan fritages fra forordningen i 5 år med mulighed for yderligere fritagelse i yderligere fem år to gange. Samt at der er mulighed for permanent at fritage personbefordring i byer, forstæder og regioner fra forordningens anvendelsesområde.

For så vidt angår de øvrige tiltag i forordningen, dvs. kravene om kompensation ved forsinkelse, erstatningsansvar overfor passagerer og deres bagage, informering af passagerer og behandling af klager samt håndhævelse og sanktioner, er regeringen umiddelbart positivt indstillet, fordi disse tiltag i vidt omfang svarer til de regler, der bl.a. er indført på jernbaneområdet. På den måde stilles passagererne stort set ens uanset transportform og det undgås at passagerrettigheder bliver et ulige konkurrenceparameter for henholdsvis jernbane- og busoperatører.



Regeringen noterer sig dog, at kravene om kompensation ved forsinkelser på busrejser af en varighed over 3 timer, i en dansk kontekst stort set alene er relevant for fjernbusruter. Disse drives kommercielt som et frit erhverv, og regeringen vil derfor udtrykke bekymring over at introducere en ny – og potentielt omkostningsforøgende – regulering af erhvervet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget til forordning er blevet behandlet én gang i Rådets arbejdsgruppe for landtransport. Alle lande har principielt en positiv holdning til, at der vedtages EU-regler om buspassagerers rettigheder, men landene var enige om, at forslaget bør justeres på en del områder.

En række lande, heriblandt Danmark, er kritiske over for forslagens anvendelsesområde og mener, at anvendelsesområdet bør begrænses til international transport. Lokal transport bør undtages af hensyn til nærhedsprincippet.

En række lande, herunder Danmark, har desuden sat spørgsmålstegn ved de foreslåede rettigheder for personer med reduceret mobilitet. Disse lande har påpeget, at man har regler, der er væsentligt bedre end dem Kommissionen foreslår, og det kan derfor være problematisk, hvis de foreslåede regler giver et lavere beskyttelsesniveau end de nuværende nationale regler.

Kommissionen har meddelt, at de har noteret sig, at nogle medlemslande har rejst tvivl om forslagens anvendelsesområde.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet giver i sit udkast til betænkning af 28. januar 2009 udtryk for støtte til forslaget og støtter princippet om, at passagerer skal have ensartede rettigheder, uanset hvilken transportform de benytter. Der gøres dog samtidig opmærksom på, at det er nødvendigt at tage hensyn til de særlige kendetegn ved bustransporten og foretage de nødvendige tilpasninger. Endelig henledes der til, at der er behov for en præcisering af nogle af bestemmelserne i forslaget.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg. Grundnotat er oversendt den 27. januar 2009.



Dagsordenpunkt 14: Konkurrencebaseret godstransport

KOM(2008) 852

Revideret notat i forhold til grundnotat

Resumé:

Forordningsforslaget tager sigte på at forbedre afviklingen af den grænseoverskridende jernbanegodstransport i Fællesskabet. Medlemsstater med grænser til to andre medlemsstater skal senest to år efter forordningens ikrafttræden have etableret godkendte godskorridorer.

Et internationalt styreorgan fælles for de berørte infrastrukturforvaltere oprettes for hver godskorridor. Styreorganet, der er et uafhængigt retssubjekt, tildeles en omfattende kompetence til at forvalte og udvikle godskorridoren. Organet skal definere, udarbejde og forvalte en iværksættelsesplan og en langsigtet investeringsplan, der bl.a. omfatter infrastrukturinvesteringer og interoperabilitetstiltag.

Forordningen introducerer endvidere begrebet ”prioriteret gods”, kanalreserver til ad hoc godstransporter og strategiske intermodale terminaler, der tilknyttes godskorridorerne

1. Baggrund og indhold

I oktober 2007 udsendte kommissionen en meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om et banenet med fortrinsret for godstrafik, KOM(2007) 608.¹

Målsætningen for Kommissionens initiativ var at gøre det lettere at opbygge varetransportkæder, at forenkle de administrative procedurer og at højne kvaliteten i hele logistikkæden.

Rådet konkluderede i april 2008, at man tilskyndede til, at der udarbejdes foranstaltninger til effektiv drift af international jernbanegodstransport ved at styrke samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne på områderne drift og investering og ved at fastlægge de grænseoverskridende korridorer, herunder sektioner med samordnede transportformer, hvor den effektive strøm af international jernbanegodstransport bør sikres i form af kapacitet og investeringsplanlægning og pålidelige og tilstrækkelige kanaler.

¹ Se grundnotat herom af 6. december 2007



En vigtig supplerende målsætning bag forordningsforslaget er, at jernbane-godstrafikken som en vigtig del af Fællesskabets transportpolitik skal bidrage til reduktion af udledning af drivhusgasser.

Forordningen er modtaget i engelsk sprogversion d. 11. december 2008 og i dansk sprogversion d. 8. januar 2009.

Godstogskorridorer

Forordningen introducerer, som en del af TEN-T-nettet, nye fælleseuropæiske godstogskorridorer baseret på eksisterende fjernbanekorridorer og fastsætter rammerne herfor gennem regler for oprettelse og organisering af korridorerne med henblik på konkurrencebaseret godstransport.

Godskorridorerne skal omfatte dels særlige jernbanestrækninger gennem medlemsstaterne, dels ”strategiske terminaler” placeret ved godskorridorerne. De strategiske terminaler er kombiterminaler/intermodale terminaler, som skal være åbne for alle transportudbydere.

Godskorridorerne har til formål at etablere et sæt af sammenhængende grænseoverskridende transportnet i Fællesskabet.

Udformning og forvaltning af godskorridorerne

Forordningen opstiller nærmere betingelser for medlemsstaternes udformning og forvaltning af godskorridorerne. Senest et år efter forordningens ikrafttræden skal medlemsstater, der har grænser til to andre medlemsstater, overfor Kommissionen opstille forslag til godskorridorer med en dertil svarende iværksættelsesplan.

Et udvalg (komitologi-udvalg) etableres til sammen med Kommissionen at godkende de foreslåede godskorridorer.

Styreorgan

Til forvaltning af godskorridorerne skal de berørte medlemsstater samarbejde om godskorridorens udvikling i overensstemmelse med iværksættelsesplanen. De berørte infrastrukturforvaltere skal for hver godskorridor oprette et styreorgan, der får til opgave at definere og forvalte udførelsen af gennemførelsesplanen (implementeringsplanen) for godskorridoren. Styreorganet skal rapportere til de berørte medlemsstater.



Styreorganet etableres som en uafhængig retlig enhed – evt. som en europæisk økonomisk firmagruppe.² En således stiftet firmagruppe har ifølge Rådsforordningen herom fra 1985, Artikel 1 (2) ”... rets- og handleevne til i eget navn at erhverve rettigheder og indgå forpligtelser af enhver art, afslutte kontrakter eller foretage andre retshandler samt optræde som part i retssager ...” Styreorganet udpeger selv en direktør. I forordningen betegnes styreorganerne som internationale infrastrukturforvaltere, jf. Artikel 17.

Strategiske terminaler

Der etableres arbejdsgrupper med deltagelse af infrastrukturforvaltere og ejere af strategiske terminaler langs godskorridorerne. Arbejdsgrupperne skal tages med på råd af styreorganet om forslag, der påvirker terminalerne, jf. Artikel 4 (5). Styreorganet vedtager sammen med arbejdsgrupperne strategier for udviklingen af de strategiske terminaler med målsætning om at opfylde jernbanetransportens behov, jf. Artikel 9.

Styreorganet sørger for offentliggørelse af forretningsbetingelser for anvendelse af strategiske terminaler på godskorridoren, jf. Artikel 15 (b).

Gennemførelsesplan og investeringsplan

Implementeringsplanen, der skal opdateres løbende, omfatter en redegørelse for godskorridorens egenskaber og et program for de foranstaltninger, der er nødvendige for opbygningen af godskorridoren. Desuden angives styreorganets mål for godskorridorens ydelse mht. kvalitet og kapacitet. Et program for forbedrede ydelser omfatter fælles målsætninger for styringsorganet mht. tekniske valg og tidsplan for arbejdet med infrastrukturen.

Styreorganet udarbejder og godkender henholdsvis en mellemlang 2-årig og en langsigtet 10-årig fælles investeringsplan for godskorridoren. Investeringsplanen omfatter projekter med tilhørende finansielle behov til vedligeholdelse, fornyelse eller omlægning af jernbaneinfrastrukturen og dertil hørende teknisk (interoperabelt) udstyr, jf. interoperabilitetsdirektivet.³ Investeringsplanen skal desuden omfatte en strategi for forøgelse af godstogernes kapacitet på godskorridoren, herunder strategi for ændring af godstogs længde, fritrumsprofil og akseltryk.

² Rådets forordning (EØF) nr. 2137/85 af 25. juli 1985 om indførelse af europæiske økonomiske firmagru-
pper (EØFG). Jf. ligeledes lov nr. 217 af 5. april 1989, Jf. lovbekendtgørelse nr. 281 af 17. april 1997:
Lov om administration af Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs forordninger om indførelse af euro-
pæiske økonomiske firmagru-
pper.

³ EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabili-
tet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning)



Forvaltning af godskorridoren og prioriteret gods

Styreorganet tildeles desuden en række forvaltningsopgaver i forbindelse med godskorridorerne, herunder etablering af one-stop-shop ansøgninger om kanaler til godstog, og der indføres et begreb ”prioriteret gods”, der omfatter tidsfølsomt gods, ”som bør drage fordel af en hurtig og præcis transporttid”, jf. Artikel 11 (1). Begrebet prioriteret gods defineres ikke nærmere i forordningen, idet definitionen er et af styreorganets opgaver.

Som en særlig afvigelse fra Direktiv 2001/14/EF⁴ om bl.a. tildeling af infrastrukturkapacitet bestemmes i forslaget, at godskorridorens infrastrukturforvaltere skal reservere den nødvendige kapacitet til den prioriterede godstrafik for den kommende kapacitetstildeling inden fastlæggelsen af den årlige køreplan. En kanal for prioriteret gods kan ikke annulleres indenfor tre måneder før brugen uden kanalbrugerens samtykke. Der skal desuden i køreplanen oprettholdes en reservekapacitet, jf. Artikel 12.

Som en yderligere afvigelse fra 2001/14/EF Artikel 16 kan ansøgninger om kanaler fremover indgives af ”godkendte ansøgere”, dvs. virksomheder der ikke er jernbanevirksomheder.

Styring af trafikken

Infrastrukturforvalterne skal udarbejde prioritetsregler for de forskellige typer trafik – herunder prioriteret gods – på godskorridorerne til anvendelse i situationer med driftsforstyrrelser. Reglerne skal offentliggøres i Netvejledningen. Prioriteringsreglerne skal bl.a. under driftsforstyrrelser sikre, at tog med prioriteret gods tildeles den oprindelige kanal, med mindre den virksomhed, der har fået tildelt kanalen (dvs. ansøgeren, jf. Artikel 12 (5)) giver sit samtykke til, at kanalen kan omdisponeres. Infrastrukturforvalterne pålægges samtidig at koordinere trafikstyringen langs godskorridoren.

De i medfør af Artikel 30 i direktiv 2001/14/EF etablerede tilsynsorganer⁵ skal som international infrastrukturforvalter føre tilsyn med styreorganet og jernbanevirksomhedernes aktiviteter på godskorridorerne.

Dispensation

Forordningen giver en medlemsstat mulighed for at opnå dispensation fra forordningens bestemmelser, jf. Artikel 20. Dispensationen kan gives ”under hen-

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering

⁵ ”Regulatory Body”



syntagen til den geografiske situation og udviklingen af jernbanegodstransporten i den medlemsstat, der indgiver dispensationsansøgningen”.

Dispensationsansøgninger behandles af Kommissionen i samarbejde med et nyt udvalg (komité i henhold til forordningens Artikel 18), som etableres til at behandle forhold i tilknytning til forordningen.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Det fremlagte forordningsforslag berører en række bestemmelser i dansk lovgivning:

A) Jernbaneloven (Lovbekendtgørelse nr. 567 af 9. juni 2008)

I henhold til jernbanelovens § 9, stk. 3 har offentlig servicetrafik fortrinsret ved tildeling af kapacitet på banenettet, hvilket kan komme i konflikt med, at der skal reserveres tilstrækkelig reservekapacitet til at opfylde ønsker om godstogskanaler i henhold til Artikel 12 (2).

B) Lovgivningen om infrastrukturforvaltning er reguleret dels i lov nr. 1222 af 27. december 2003 om Banedanmark og i lov nr. 588 af 24. juni 2005 Lov om Sund og Bælt Holding A/S.

Banedanmark er en statsvirksomhed under Transportministeriet og har ingen selvstændige myndighedsbeføjelser. Infrastrukturprojekter mv. gennemgår fastlagte processer udenfor Banedanmarks regi og afsluttes i givet fald med en finanslovfinansieret anlægslov. Herefter overlades projektet til Banedanmarks udførelse indenfor de ved lov fastlagte rammer.

Tilsvarende er rammer for kapacitetstildeling og baneafgifter fastlagt i lovgivningen.

Sund og bælt Holding A/S har som statsejet aktieselskab tilsvarende ingen myndighedsopgaver. Driften af den faste forbindelse over Øresund varetages af datterselskabet A/S Øresundsforbindelser i henhold til aftale af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige. I medfør af lov om Sund og Bælt Holding A/S er Banedanmark infrastrukturforvalter på jernbanedelen inden for nærmere fastlagte rammer.

Forslaget til den nuværende udformning til forordningen vil gribe ind i den normale danske finanslovsbevillingsprocedure, hvorefter bevillinger og formål for udgifter afholdt af statsvirksomheder indgår som en del af de årlige Finanslove.



Der er på den baggrund tale om betragtelige indgreb i den lovbaserede organisering af jernbaneanrådet for så vidt angår driften, vedligeholdelsen og udbygningen af den danske jernbaneinfrastruktur.

3. Høring

Meddelelsen har været sendt i høring den 17. december 2008 med høringsfrist den 14. januar 2009 i EU-specialudvalget for transport samt følgende organisationer: Arriva, Railion, CFL Cargo og Hectorrail.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Arriva Skandinavien A/S oplyser, at Arriva befordrer passagerer og således ikke har godstransport, hvorfor forslaget ikke anses at være relevant.

Banedanmark har oplyst, at Banedanmark ikke umiddelbart reserverer kapacitet til ad-hoc godskørsler eller ønsker, der afgives efter tildeling af kapacitet til den årlige køreplan. Godssystemkanalerne fordeles efter følgende prioritering (afstemt i RNE) 1: Transitgods, 2: Import/eksport gods, 3: Nationalt gods, 4: Restkapacitet til indenlandske tog - typisk lejrskoletog mm. Dette betyder, at der normalt ikke er flere internationale kanaler tilbage, og at der derfor skal "trylles" for at få plads til flere tog - hvilket i øvrigt for det meste er lykkedes indtil nu. Det fremgår ikke, hvilken restkapacitet, den i givet fald skal være, fx om den skal være jævnt fordelt over døgnet og i hvilket omfang.

Banedanmark savner uddybning om, hvordan Banedanmark kan sikre, at det er den rigtige godsoperatør, der får tildelt kanalen (flere operatører søger om samme kanal, da de byder på samme kontrakt) - Banedanmark tildeler i flere tilfælde kanalerne, inden det er afgjort, hvilken operatør der vinder kontrakten. Får de kanalen, men ikke kontrakten, er det ikke muligt for Banedanmark at se, om de kører anden trafik i den givne kanal for at chikanere den anden operatør.

Banedanmark tilbyder pt. kun systemgodskanaler på Padborg - Peberholm. På de øvrige TEN strækninger til Gedser, Rødby, Esbjerg, Hirtshals og Frederikshavn tilbyder Banedanmark ikke systemkanaler pt, da disse ikke efterspørges til international trafik. I forbindelse med DSB's ønske om flere tog mellem Kolding og Århus, reserverer Banedanmark kapacitet, således at det vil være muligt at tilbyde systemgodskanaler til Århus i fremtiden også.

Banedanmark efterlyser et tal for, hvornår Banedanmark kan få mulighed for at inddrage ubenyttede kanaler. Pt. giver dette ikke problemer, men der er jævnligt forespørgsler på kanaler, der er tildelt, men som ikke anvendes lige på pågældende tidspunkt.

Det skal mere præcist angives, hvad der er høj prioritets godstog. Omkring 60 % af transittogene er "Company trains" eller kombitog, der alle er bundet af



"just in time" principperne. Hvis højprioritetstog skal ekspederes på bekostning af andre operatørs tog, vil det formentlig give praktiske problemer i forhold til den mere pragmatiske tilgang der er i dag, hvor hver operatør kun rangordner egne tog.

Danske Havne skal ikke udtale sig om nødvendigheden af selve ideen om et netværk med prioritet, men blot erindre om vigtigheden af fødelinjerne til et sådant prioriteret netværk. Disse vil ofte komme fra terminaler, som ikke ligger i direkte tilknytning til hovedkorridoren - i Danmarks og i mange andre landes tilfælde typisk fra havnene. Derfor er det vigtigt at tænke sådanne fødelinjer og (havne)terminaler ind i billedet. Både i forhold til forordningen og i forhold til de senere, konkrete planer.

Jernbanegodstransport i Danmark har stort set kun mulighed for at fungere effektivt, når der er store mængder gods til stede. Det er der i de større danske havne. Men de er desværre dårligt koblet sammen med det overordnede netværk. Hvis der skal skabes et banenetværk med prioritet er det altså vigtigt, at opkoblingerne og forbindelserne fra de forskellige knudepunkter (havne) også er udviklede og tidssvarende.

Ideen om et one-stop-shop er god og bestemt noget, der mangler i dag.

Danske Statsbaner (DSB) bemærker indledningsvist, at forslaget lægger op til en styring af udviklingen af de fremtidige jernbanegodskorridorer i EU, som fokuserer på lovgivning og regler på europæisk plan i stedet for markedets behov. Eksempelvis forekommer de foreslåede regler for det pligtige antal godskorridorer i de enkelte medlemsstater noget fjernt fra markedets, kundernes og operatørernes behov.

Tilsvarende er det bemærkelsesværdigt, at forslaget undlader at inddrage jernbanegodsoperatørerne - som må formodes at være nærmest på kunderne og markedet - i de formelle strukturer, der skal etableres ifølge forslaget.

Generelt er det DSB's opfattelse, at der ud over markedsorienterede tiltag snarere er behov for en politisk indsats end EU-lovgivning på området.

Et væsentligt - og efter DSB's opfattelse bekymrende - element i forslaget er bestemmelserne i artikel 11, 12 og 14 om såkaldt prioriteret gods og dettes fortrinsret til infrastrukturkapacitet / køreplanskanaler på godskorridorerne. Dette forslag strider mod den nugældende EU-lovgivning, der i direktiv 2001/14 artikel 14 og 22 tillægger de enkelte medlemsstater kompetencen til at fastlægge prioriteringsregler for kapacitetsfordelingen. Også den danske lovgivning på dette punkt ville skulle ændres, hvis korridorforordningen skulle blive vedtaget i den nuværende form.



DSB ønsker at understrege, at kapacitetsfordeling og fastlæggelse af prioriteringsregler herfor bør ske på baggrund af regionale og nationale hensyn, og ikke på grundlag af detaljerede, standardiserede europæiske regler.

Dertil kommer, at enhver form for firkantede regelsæt om prioritering - såvel i planlægningen som på det operative niveau - vil virke kapacitetsformindskende. Det er en grundlæggende erfaring i jernbanesektoren, at den mulige infrastrukturkapacitet udnyttes bedst ved at give infrastrukturforvalteren/køreplanlæggeren den størst mulige fleksibilitet under hensyntagen til såvel de overordnede politiske mål som markedets behov. En regelfastsættelse herom kan og bør ikke ske på centralt europæisk niveau.

DSB konkluderer således, at bestemmelserne i forslagets artikel 11, 12 og 14 om generel fortrinsret for prioriteret gods bør udelades, såfremt der overhovedet skal lovgives om godskorridorerne på det foreslåede niveau, eller i det mindste ændres til kun at være anbefalinger.

Ifølge Dansk Industri (DI) har forslaget til formål at fremme jernbanegods-transport i EU på en bæredygtig måde, og forslaget sigter mod at forbedre konkurrenceevnen for jernbanegods og gøre den mere effektiv. Med forslaget ønsker Kommissionen samtidig at fremme dannelsen af et indre marked for transport.

Kommissionen foreslår derfor opbygning af et europæisk jernbanenet bestående af internationale godskorridorer med henblik på konkurrencebaseret gods-transport. Dermed går man et skridt videre end med de hidtidige EU tiltag på jernbaneområdet, herunder det europæiske jernbanetrafikstyringsystem, ERTMS, European Rail Traffic Management System, som er under etablering.

DI kan fuldt ud støtte Europa-Kommissionens målsætning om at skabe et indre marked for transport og formålet med at gøre jernbanegodstransporten mere konkurrencebaseret og bæredygtig. DI anser det endvidere for positivt, at Europa-Kommissionen med forslaget anerkender terminalernes vitale rolle for en sammenhængende godstransport, samt at der skal være udarbejdet en strategi herfor. DI finder desuden, at forslaget er positivt set ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv.

DI's medlemmer har som transportkøbere ret begrænsede muligheder for at få deres transportopgaver løst tilfredsstillende via jernbanen i dag, og DI ser derfor positivt på muligheden for at gøre jernbanegodstransport økonomisk og præstationsmæssigt mere attraktiv.

Det er samtidig i stigende grad vigtigt, at virksomhedernes medarbejdere kan benytte jernbanen som transportmiddel til og fra arbejde. For erhvervslivet er det derfor afgørende, at forordningen både juridisk og i praksis efter dens im-



plementering sikrer, at passagertransport ikke hæmmes i sin udvikling som konsekvens af de foreslåede initiativer på jernbanegodstransportområdet.

Forordningen medfører efter DI's opfattelse nye udfordringer for jernbanernes personale på tværs af grænserne. Det fremgår således af forordningsforslagets punkt 15, p. 10, dansk udgave, at "de berørte medlemsstater og de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder på godstogskorridoren kan indgå aftaler om gensidig anerkendelse af henholdsvis køretøjer og lokomotivførere. Sikkerhedsmyndighederne fra de medlemsstater, der er berørt af godskorridoren, bør samarbejde for at sikre gennemførelsen af disse aftaler." DI lægger vægt på, at der her gøres en indsats, idet dette i dag er en af de store barrierer for effektiv grænseoverskridende drift af jernbaner i EU.

DI finder, at forordningsforslaget i sin nuværende form indebærer en vanskelig gennemskuelig ledelsesmæssig konstruktion, hvor EU får kompetence over nationale godskorridorer, der samtidig skal betjene national trafik. Hvorledes dette placerer nationale myndigheders råderum, herunder som infrastrukturforvaltere, kan vanskeligt fastslås i den nuværende fase af EU's beslutningsproces. Det gælder især myndighedsudøvelse, men også finansiering.

Endelig finder DI det vigtigt, at der etableres en klar kompetencefordeling, herunder også klare juridiske spilleregler for den påtænkte arbejdsdeling mellem EU og nationale myndigheder, som vil blive nødvendiggjort af EU's forordning og det deraf følgende transeuropæiske arbejde med godskorridorerne. Det vil sikre klare beslutningsveje og begrænse risikoen for unødigt bureaukrati. Ligeledes er der behov for at få uddybet de økonomiske aspekter af forordningsforslaget.

Sidst men ikke mindst finder DI det meget vigtigt, at erhvervslivets interesser løbende høres i relation til forordningen. Dette vil være meget betydningsfuldt for, at EU og medlemslandene kan nå de tilsigtede mål med forordningsforslaget.

DI vil nøje følge EU's videre arbejde med forordningsforslaget og anmoder venligst om løbende at blive konsulteret af Transportministeriet, idet dette berører såvel DI's transportkøbende medlemsvirksomheder som virksomheder i DI's medlemskreds, der har direkte erhvervsmæssige og kommercielle interesser i den fremtidige drift af godskorridorer, såfremt forordningsforslaget vedtages af Rådet.

Dansk Transport og Logistik (DTL), der er brancheorganisation for det danske transporterhverv på vej og bane, er generelt positiv indstillet over for forslaget. Selvom forslaget er fremsat separat i december måned 2008, skal DTL ikke undlade at pege på sammenhængen mellem dette forslag og øvrige initiativer taget af Kommissionen tidligere i 2008 for at fremme Grøn Transport og til at tackle udfordringer i godstransportsektoren, så som trængsel og CO₂. For at



undgå at forslaget om internalisering af de eksterne omkostninger i vejtransport i givet fald ikke blot resulterer i yderligere beskatning af godstransport ad vej, er der også behov for udvikling af reelle alternativer til vejtransport.

Det foreliggende forslag har således til formål at bidrage til, at de politiske ambitioner og ønsker om at fremme jernbanetransport af gods som et effektivt supplement eller reelt alternativ til transport af gods ad vej, kan opfyldes i virkeligheden. Ved at sikre at jernbanekapacitet reelt bliver stillet til rådighed på en effektiv måde, der reelt kan konkurrere på tid og kvalitet med vejtransport, vil forslaget kunne bidrage til at sikre, at EU's transport og logistik system også i fremtiden vil kunne opfylde transportbehovene for EU's økonomi.

For at opnå dette er det nødvendigt – under de rette omstændigheder – at anerkende behovet for bedre samarbejde mellem de ansvarlige myndigheder i de forskellige lande og en bedre prioritering af godstog gennem Europa. Dette forudsætter også fælles planlægning af fremtidige investeringer og tættere samarbejde omkring kanaltildeling og trafikstyring samt anvendelse af og adgang til terminaler.

Omvendt må DTL konstatere, at hvis medlemslandene ikke er rede til at tage skridt til at sikre udviklingen af transport af gods ad jernbane som foreslået, bliver det endnu mere vanskeligt at løse udfordringen, som EU's godstransport system står overfor.

Til selve forslagens bestemmelser skal DTL bemærke, at forslaget indebærer en relativ tung planøkonomisk tilgang til at udvikle transport af jernbanegods. DTL er ikke nødvendigvis overbevist om, at en sådan tilgang vil tilbyde bedre løsninger end andre mere fleksible og markedsbaserede løsninger. I særdeleshed står det uklart, hvorvidt tilgangen sikrer, at der er sammenhæng mellem markedets behov for jernbanegodstransport og de konkrete jernbanekanaler, der skal stilles til rådighed.

I særdeleshed savner DTL en forpligtelse til at undersøge, om det samfundsøkonomisk giver mening for EU at udbygge godstransport ad jernbane på en konkret strækning, frem for at udvikle andre transportformer på samme strækning. Forslaget synes at lide under den ofte udtrykte overbevisning, at jernbanetransport under alle forhold er det billigste og mest bæredygtige.

DTL kan derfor være bekymret for, at forslaget kan indebære en statslig baseret investeringsbeslutning, der mere afspejler et politisk ønske end de reelle forhold i markedet.

DTL mener dog, at forslagens grundlæggende principper fortjener at blive fremmet og at forslagens krav om en større involvering af medlemsstaterne i en højere prioritering af godstransport ad jernbane – og behovet for at udvikle



dertil knyttede ydelser som terminaler mv. – er et nødvendigt skridt i den videre fremme af grænseoverskridende transport af gods ad jernbane.

Forbrugerrådet har af resurse-mæssige årsager ikke mulighed for at forholde sig til forordningsforslaget. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslagets økonomiske konsekvenser kan ikke umiddelbart vurderes. Det indebærer næppe på sigt udgifter, som ikke skulle afholdes indenfor rammerne af de eksisterende regler om f.eks. interoperabilitet, men styreorganets planlagte selvstændighed i at træffe dispositioner kan i princippet medføre forskydninger i den tidsmæssige gennemførelse af infrastrukturinvesteringer eller planer om bekostelige kapacitetsudbygninger.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen fremfører, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet det indeholder en række bestemmelser om tværnational forvaltning af jernbaneinfrastrukturen, som ikke vil kunne gennemføres individuelt af den enkelte medlemsstat.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at det er vigtigt på fællesskabsniveau at overveje initiativer, der kan føre til, at mere gods bliver transporteret på jernbane.

Regeringen finder imidlertid, at der er aspekter af det foreliggende forslag, hvis det vedtages i sin nuværende udformning, der ikke er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Det giver således ikke mening, at man på fællesskabsniveau disponerer over dele af de nationale banenet, ligesom beslutningskompetencer om afholdelse af udgifter og finansiering af statsejet jernbaneinfrastruktur alene er en national opgave.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv overfor Kommissionens initiativ til at løse udfordringerne omkring international jernbanegodstrafik gennem en bestræbelse på at forbedre transportformens konkurrenceevne og bidrag til den økonomiske vækst i lyset af de kommende års trængsels- og miljøudfordringer.



Regeringen må dog konstatere, at Kommissionens forordningsforslag indeholder meget vidtrækkende tiltag til fremme af godstransporten, herunder virkemidler, som regeringen må stille sig afvisende overfor.

Det er vigtigt for regeringen at slå fast, at disponeringen af kapaciteten på det statsejede og finansierede banenet er en national opgave.

Det findes derfor ikke acceptabelt, at det foreslåede styreorgan får status som "en europæisk økonomisk firmagrube" med de retlige konsekvenser, der udspringer heraf.

Regeringen er derfor afvisende overfor forslaget om at opstille rammer, der overlader det til styreorganerne at udarbejde gennemførelsesplaner og investeringsplaner udenom den normale lovgivningsproces. Beslutninger om afholdelse af udgifter og finansiering af statsejet jernbaneinfrastruktur er alene en national opgave.

Regeringen er endvidere afvisende overfor den del af forslaget, der omhandler "prioriteret gods", der vil kunne skabe alvorlige ulemper i en række situationer for afviklingen af den danske offentlige servicetrafik - i særdeleshed ved driftsforstyrrelser.

Der er allerede med samme sigte oprettet et tæt og smidigt samarbejde mellem infrastrukturforvalterne i nabolandene om køreplanlægningen og trafikafviklingen i de internationale korridorer på tværs af grænserne.

Regeringen er dog positiv over for, at der skabes transparens i den service, der udføres på de foreslåede godskorridorer via arbejdsgrupper mellem infrastrukturforvaltere og ejere af "strategiske terminaler". Regeringen er ligeledes positiv overfor, at der skabes transparens for brugere af infrastrukturen i form af forbedrede netvejledninger, forretningsbetingelser for brug af terminaler og etablering af tilgængelige kvalitetsindikatorer.

Regeringen noterer sig muligheden for dispensation fra de generelle regler med begrundelser, der vil passe til den danske situation, men regeringen finder det ikke hensigtsmæssigt, at der gennemføres generelle reguleringer af den europæiske jernbane, hvor medlemsstater med reelle infrastrukturbegrænsninger som udgangspunkt er henvist til at søge en usikker dispensation fra de almindelige regler.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er gennemgået i landtransportarbejdsgruppen den 29. januar og 12. februar 2009. Fra medlemslandenes side blev der især rejst kritik af forslaget om at oprette styreorganer for godskorridorerne. Der tegner sig et billede af,



at landene er opdelt i to grupper, der er henholdsvis generelt positiv og negativ over for forslaget, hvoraf Danmark tilhører sidstnævnte.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Den 27. januar præsenterede EP's rapporteur Petr Duchon en draft report, der indeholder 30 ændringsforslag. Generelt tilskyndes der til mere fleksibilitet i Kommissionens forslag, og til at man fokuserer på at øge effektiviteten for alle transportformer på bane og ikke kun på godsområdet.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg. Grundnotat er oversendt den 28. januar 2009.



Dagsordenpunkt 15: ITS-direktiv

KOM (2008) 887

Revideret notat i forhold til grundnotat

Resumé

Formålet med dette direktiv er at fremskynde og koordinere anvendelsen af intelligente transportsystemer (ITS) inden for vejtransport, herunder vejtransportens grænseflader til andre transportformer. Målet er via ITS at skabe en mere effektiv, mere miljøvenlig, mere sikker og bedre sikret mobilitet for gods og passagerer. I dag indføres ITS-systemer ifølge Kommissionen generelt set på en ret usammenhængende måde, og EU's ITS-portefølje består af forskellige nationale, regionale og lokale løsninger uden nogen klar harmonisering. Forslaget sigter mod at rette op på denne skævhed, så ITS udnyttes mere effektivt og i højere grad bidrager til at opfylde EU's transportpolitiske mål. Det foreslås, at der nedsættes et europæisk ITS-udvalg bestående af medlemsstatenes repræsentanter, der kan bistå Kommissionen i at fastsætte fælles specifikationer og procedurer, samt en rådgivende ITS-gruppe bestående af repræsentanter fra forskellige sektorer og erhverv (ITS-tjenesteudbydere, brugersammenslutninger m.v.), som kan rådgive Kommissionen omkring de forretningsmæssige og tekniske aspekter.

1. Formål og indhold

Forslaget er vedtaget i Kommissionen den 16. december 2008. Det er fremsat i henhold til traktaten om oprettelsen af det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Midtvejsevalueringen i 2006 (KOM (2006) 314) af Kommissionens hvidbog om transportpolitik (2001) peger på, at innovation vil spille en fremtrædende rolle med hensyn til at gøre vejtransporten bæredygtig (dvs. sikker, effektiv, renere og ubrudt), bl.a. ved brug af informations- og kommunikationsteknologier: Intelligente transportsystemer (ITS).

Kommissionens direktivforslag opstiller en ramme for koordineret ibrugtagning og anvendelse af ITS og for udvikling af de dertil krævede specifikationer og procedurer. En plan for selve ibrugtagningen er beskrevet i en meddelelse: "Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa" (KOM (2008) 886)

En konsekvensanalyse af ITS-handlingsplanen foretaget i foråret 2008 blandt relevante offentlige og private ITS-interessenter mandede ud i en anbefaling om, at der etableres en formel europæisk samarbejds- og koordinationsstruktur baseret på et direktiv og en udvalgsprocedure.



Det er Kommissionens vurdering, at ITS-systemer som trafikledelsessystemer, multimodale ruteplanlæggere m.v. vil kunne bidrage til at løse en række af transportsystemets udfordringer, herunder udfordringer i relation til trængsel, energiforbrug, manglende trafiksikkerhed og skadelige miljøpåvirkninger.

Det er ydermere Kommissionens vurdering, at medlemsstaternes forholdsvis ukoordinerede ibrugtagning af ITS risikerer at skabe en portefølje af nationale og leverandørspecifikke ITS-løsninger, der ikke i tilstrækkelig grad kan kommunikere med hinanden og dermed indfri ITS' fulde potentiale.

Med direktivforslaget foreslår Kommissionen, at der tilvejebringes en europæisk ramme for ibrugtagning af ITS. Forslaget betyder:

- At medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre interoperabel ITS. Medlemsstaterne skal navnlig: a) sikre at der stilles pålidelige, opdaterede og relevante vejtransportdata til rådighed til ITS-brugere og ITS-tjenesteudbydere; b) sikre at vejtrafik- og rejsedata kan udveksles mellem de kompetente trafikinformations- og trafikstyringscentre i regioner og medlemsstater; c) træffe de nødvendige foranstaltninger for at integrere sikkerheds- og sikringsrelaterede ITS-systemer i køretøjer og vejinfrastruktur og d) træffe de nødvendige foranstaltninger for at integrere de forskellige ITS-applikationer inden for en fælles platform.
- At behovet for udbygning af ITS vurderes af medlemsstaterne ud fra en række principper om bl.a. omkostningseffektivitet, interoperabilitet, modenhed mv. Medlemsstaterne skal senest seks måneder efter direktivets ikrafttræden forelægge en udførlig rapport om deres nationale aktiviteter og projekter i relation til de prioriterede områder og to år efter direktivets ikrafttræden forelægge deres planer for nationale ITS-foranstaltninger for de efterfølgende fem år. Herefter rapporterer medlemsstaterne hvert år om de opnåede fremskridt.
- At der til ITS-applikationer og -tjenester, der kræver global, kontinuerlig, nøjagtig og garanteret tids- og positionsbestemmelser, benyttes satellitbaseret infrastruktur, eller enhver anden teknologi med et tilsvarende præcisionsniveau.
- At Kommissionen med bistand fra et europæisk ITS-udvalg, bestående af repræsentanter for medlemsstaterne, definerer fælles specifikationer og procedurer, der tilsigter EU-dækkende koordineret ibrugtagning af ITS. Specifikationsarbejdet vil navnlig ligge inden for følgende prioriterede områder:



- Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata, herunder definition af de nødvendige krav for at gøre offentlige vej- og trafikdata, der benyttes til digitale vejkort, nøjagtige og tilgængelige for producenter af digitale vejkort og tjenesteudbydere mv.
 - Kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring i europæiske transportkorridorer og i byområder, herunder definition af de nødvendige foranstaltninger til at anvende innovative ITS-applikationer bl.a. ”tracking and tracing” af gods og godstransportlogistik, samt til definition af en integreret multimodal metode til rejseplanlægning mv.
 - Færdselssikkerhed - og sikring, herunder definition af de nødvendige foranstaltninger til harmoniseret indførelse af fælleseuropæisk eCall, samt til at skaffe sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer mv.
 - Integration af køretøjet i transportinfrastrukturen, herunder definition af åben platform i køretøjet baseret på funktionskrav, samt foranstaltninger til at gøre yderligere fremskridt med udvikling og implementering af samarbejdende systemer mv.
- At der nedsættes en rådgivende ITS-gruppe bestående af ledende ITS-interessenter (tjenesteudbydere, brugersammenslutninger, transport- og anlægsoperatører, arbejdsmarkedets parter m.v.), der kan rådgive om forretningsmæssige og tekniske aspekter.
 - At vejinfrastrukturrelateret ITS-udstyr- og –software i nødvendigt omfang typegodkendes.
 - At medlemsstaterne sikrer forsvarlig behandling af persondata, herunder at ITS-data og –registre beskyttes mod misbrug.

2. Gældende dansk ret

Der er ikke særskilt lovgivning på dette område og det forventes ikke, at forslaget vil ændre på dette, da der er tale om et rammedirektiv.

Forslaget forventes ikke at ændre ved gældende dansk ret.

3. Høring

Direktivforslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, samt organisationerne Inspire og ITSDanmark med frist 2. februar 2009:



Følgende havde bemærkninger til direktivforslaget:

Dansk Transport og Logistik hilser handlingsplanens indsatsområder velkomne, men understreger behovet for at indsatsen fokuseres på praktiske tiltag, der reelt bringer fordelene fra ITS i anvendelse på både nationalt og europæisk niveau. DTL peger i den forbindelse særligt på: Udarbejdelse af digitalt vejkort; dynamisk trafikinformation; intelligente rutevejledningssystemer; brug af flådedata; systemers basering på kendt teknologi (som GPS og GPRS) frem for oprettelse nye kommunikationskanaler.

Dansk Erhverv støtter helt generelt forslag, som bidrager til en hensigtsmæssig udbygning af ITS-systemer i et europæisk perspektiv, men anfører, at en harmonisering på nuværende tidspunkt eventuelt vil kunne risikere at bidrage til en utilsigtet fiksering af de teknologiske muligheder, som ellers løbende tilpasses den trafikale virkelighed i ofte uensartede og ikke-sammenlignelige lokale trafikmiljøer. Dansk Erhverv henviser i øvrigt til DTL's svar.

Dansk Industri er positiv over for ibrugtagningen af ITS og påpeger bl.a.:

- Vigtigheden af samspillet mellem transportformerne
- At brugen af ITS også skal integreres i den kollektive trafik.
- At det er vigtigt, at der sikres interoperabilitet i EU mellem ITS-applikationer og -tjenester, herunder at der sikres åbne platforme, der harmoniserer standardiseringen af regler og procedurer for behandling af data. Interoperabiliteten vil desuden give en positiv effekt på trafiksikkerheden ved at undgå flere elektroniske enheder i det enkelte køretøj og modsatrettede instruktioner fra forskellige systemer.
- Vigtigheden af at alle medlemslande tilslutter sig 'in-car-tjenester' såsom e-call, hastighedsalarmer, etc., for således at samordne foranstaltninger og ensartet anvendelse.
- At trafikstyring bør tillægges en større rolle, da kravet om kommunikation på tværs af transportformer og privat/kollektiv transport øger den tekniske kompleksitet, og at brugen af offentlige-private partnerskaber kan fremme helhedsorienterede, systembaserede løsninger hertil.

Danske Havne understreger vigtigheden af at sikre, at ITS på vejområdet er kompatibelt med og har kontaktflader til ITS inden for andre transportformer.

Følgende har ingen bemærkninger til forslaget: DSB og INSPIRE-Danmark.

Efterfølgende er der modtaget hørings svar fra:

ITSDanmark hilser handlingsplanen velkommen og understreger behovet for regulering på europæisk plan for at sikre den optimale samfundsøkonomiske gevinst af ITS, herunder sikringen af, at privat indsamlet information i til-



strækkelig omfang kommer offentligheden til gode og omvendt. ITSDanmark påpeger, at handlingsplanens indsats for at udvikle ITS til brug for godshåndtering og trafikledelse på ikke alene statsvejnettet kan vise sig at kræve en større ressourceindsats end påregnet i regeringens investeringsplan. Vedrørende eCall anbefaler ITSDanmark, at Danmark underskriver den fælleseuropæiske Memory of Understanding for etablering af et fælles eCall-system. Hvad angår udstyr til køretøjerne bør der, ikke mindst set i lyset af regeringens ønsker om at indføre kørselsafgifter, etableres et marked baseret på en standardplatform, der kan sikre størst mulig værdi for bilisten til lavest mulig pris. Desuden påpeger ITSDanmark vigtigheden af at sikre optimal databeskyttelse og –ansvar ikke mindst med tanke på etablering af ITS til brug for kørselsafgifter, fremtidig elektronisk fragthåndtering og indsamling af rejsetidsdata.

KL kan tiltræde målsætningen om ITS som metode til at skabe en mere effektiv, mere miljøvenlig, mere sikker og bedre sikret mobilitet for passagerer og gods.

Sund & Bælt erklærer sig helt enige i de gode mål med arbejdet med ITS og understreger vigtigheden af, at implementeringen af ITS sker inden for en kort tidshorisont. Sund & Bælt mener desuden, at det er vigtigt, at der etableres en stærk beslutningsorganisation, så det sikres, at ITS systemer kan understøtte løsninger der kan gavne trafiksikkerhed, miljø, samt sikre en løsning, hvor der blandt producenterne er fri konkurrence, og dermed økonomisk optimale løsninger.

Sund & Bælt bemærker, at det er vigtigt, at værdien af de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafiksikkerhed, sikres.

Sund & Bælt anfører desuden, at det er vigtigt, at der etableres løsninger, så de forskellige services kan integreres i samme OBU, som vil blive anvendt i forbindelse med den europæiske bompengeservice European Electronic Toll Service.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau

Forslaget forventes ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, idet det på det foreliggende grundlag forventes at være op til medlemslandene selv at vurdere behovet for udbygning og anvendelsen af ITS. Det er dog Danmarks holdning, at forslaget skal belyses og analyseres yderligere.

Ved at bidrage til, at de til rådighed stående ressourcer og virkemidler kombineres, vurderes forslaget at give en samfundsmæssig, administrativ og miljømæssig merværdi.



5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens begrundelse for forslaget, at det er rettet mod tværnationale aspekter, som ikke (alene) kan reguleres på medlemsstatsniveau, fx interoperabilitet mellem ITS-udstyr og etablering af et indre marked for ITS-tjenester.

Videre fremgår det, at forslaget først og fremmest drejer sig om at opnå europæiske eller harmoniserede trafik-, trafikinformations- og trafikledelsestjenester. Da dette ikke kan udføres af medlemsstaterne, må der vedtages fællesskabsregler, idet medlemsstaterne ellers ville forsætte med at udvikle og implementere individuelle løsninger til skade for fremtidig harmonisering, standardisering og interoperabilitet. Dette vurderes af Kommissionen at ville føre til en yderligere forværring af den trafikale situation. Endelig vil handling på fællesskabsniveau give effektivitetsgevinster og stordriftsfordele. Samlet set vurderes, at ovenstående kun kan løses gennem fælles regler, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at anvendelse af ITS-udstyr og -tjenester er karakteriseret ved en teknologi, der benyttes over grænser, og at det derfor er mest hensigtsmæssigt, at de overordnede rammer for koordinering af udviklingen og standardiseringen af ITS foregår på fællesskabsniveau. Regeringen finder således, forudsat, at der sikres medlemsstaterne tilstrækkelig indflydelse på forslagets rækkevidde og tidsplan og dermed finansielle konsekvenser, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er overordnet positivt indstillet over for målsætningen i Kommissionens forslag, idet harmoniserings- og innovationstiltag, som medfører en mere effektiv, trafikssikker og bæredygtig udnyttelse af transportinfrastrukturene, generelt hilses velkomment.

Det er regeringens holdning, at direktivet på længere sigt kan danne grundlag for og muliggøre udvikling af mere sikre biler, multimodalitet, bedre trafikstyring imellem landene, bæredygtig ressourceanvendelse, interoperable kørselsafgiftssystemer samt mere sikre transportere i EU.

På en række punkter synes der dog fortsat at være behov for en præcisering af forslaget. Det bør fx klargøres, hvilke typer af vejdata medlemsstaterne skal stille til rådighed for ITS-brugere og ITS-tjenesteudbydere, og hvorvidt f.eks. et digitalt vejnet forudsættes etableret af medlemsstaterne. Endvidere bør det sikres, at der ikke foretages unødigt registrering og overvågning f.eks. i forbindelse med kørselsafgiftssystemer.



Med hensyn til, om der er behov for lovgivning på ITS-området har Danmark nogle generelle betænkeligheder, vedrørende spørgsmålet om hvilken form for lovgivning, der i givet fald vil være den rette, herunder om der er behov for et direktivforslag.

Danmark finder, at der er behov for en præcisering af, i hvilken grad et rammedirektiv forpligter medlemsstaterne, og hvad de potentielle medfølgende omkostninger bliver. I denne forbindelse er der behov for en præcisering af bilag 1.

Danmark finder, at det er vigtigt, at værdien af de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafik-sikkerhed, sikres.

Danmark er generelt positiv over for etableringen af eCall, der gør det muligt for trafikanter, der vil betale ekstra for sikkerhed, at købe et køretøj med eCall. Danmark kan dog ikke støtte obligatorisk indførelse af eCall. Danmark finder, at det som udgangspunkt bør være op til den enkelte medlemsstat om man ønsker at facilitere systemet og op til den enkelte borger at tage stilling til, om eCall-systemet ønskes installeret.

Vedrørende handlingsplanens opfordring til brug af satellitbaseret infrastruktur understreger Danmark vigtigheden af, at GPS-systemet sidestilles med Galileosystemet. Danmark finder således, at det skal være frivilligt for medlemsstaterne, om de ønsker at anvende Galileo-systemet

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Direktivforslaget har endnu ikke været behandlet i Rådets transportarbejdsgruppe.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets rapporteur på ITS-forslaget MEP Anne E. Jensen (V) har udarbejdet de første udkast til ændringsforslag til handlingsplanen og direktivforslaget, og disse drøftes p.t. i Europa-Parlamentets transportudvalg.

Der har desuden været afholdt en høring om ITS-forslaget og –meddelelsen i Europaudvalget transportudvalg (20.01.2009).

Europa-Parlamentets transportudvalg er generelt enig med Kommissionen i, at der er behov for tiltag på ITS-området og er derfor ikke utilfreds med, at der er fremsat en meddelelse om en handlingsplan og et forslag til et direktiv.



Europa-Parlamentet forventes også at interessere sig for finansieringen. Denne forventes at ske via både TEN-T-budgettet og medlemsstaternes egne budgetter.

Europa-Parlamentets transportudvalg har også i sine indledende drøftelser udtrykt en vis bekymring for anvendelsen af komitologi, idet man mangler overblik over, hvilke præcise opgaver og processer en komité skal varetage.

TRAN har en deadline for ændringsforslag den 2. marts 2009. Der stemmes i TRAN den 31. marts og i plenaren den 23. april 2009.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg. Grundnotat er oversendt den 18. februar 2009.