

NOTAT

Dato  
J. nr. 2012 - 3776

**Samlenotat: Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)  
den 20. december 2012**

## Indholdsfortegnelse

Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk syn af køretøjer .....2

- *Generel indstilling*

Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten.....39

- *Fremskridtsrapport*

Dagsordenspunkt 3: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering og drift af de Europæiske satellitnavigations systemer (Galileo).....58

- *Fremskridtsrapport*

Dagsordenspunkt 4: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om EU's luftfartspolitik over for tredjelande – indsats i forbindelse med fremtidige udfordringer.....66

- *Rådskonklusioner*

Dagsordenspunkt 5: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om undertegnelse af luftfartsaftale mellem EU og Israel.....77

- *Vedtagelse*



## Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk syn af køretøjer

KOM(2012) 380

Revideret notat

### Resumé

*Personbiler, varebiler, lastbiler, busser og påhængskøretøjer indkaldes ifølge fælles EU-minimumsstandarder til periodisk syn for at kontrollere deres stand af hensyn til trafiksikkerhed og miljø.*

*EU-Kommissionen ønsker at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe luftforureningen ved at*

- *øge omfanget af og kravene til teknisk kontrol i hele Den Europæiske Union*
- *skabe egnede rammer for en uhindret informationsstrøm mellem aktører og medlemsstater, der beskæftiger sig med håndhævelse af synsresultaterne*

*Desuden sigter Kommissionen mod, på længere sigt, at skabe et fælles europæisk område for teknisk kontrol, som er baseret på harmoniserede standarder.*

*Det søges opnået blandt andet ved, at person- og varebiler skal synes hvert år, når de er over 6 år (nu synes de hvert andet år), at knallerter og motorcykler samt mindre påhængsvogne skal omfattes af periodisk syn (det er de ikke nu), at kravene til synsvirksomhedernes udstyr og mandskab skærpes, og at der fastsættes regler for undersøgelse for fejl samt bedømmelse af fejl.*

*Forslaget er sat på dagsordenen til generel indstilling på rådsmødet (TTE) den 20. december 2012.*

### 1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 13. juli 2012 stillet forslag om en Køretøjssikkerhedspakke, der består af forslag til:

- 1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, KOM(2012)380.
- 2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, KOM(2012)381.



3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, KOM(2012)382.

Formålet med forslagene er at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet.

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 13. juli 2012 (dansk sprogversion 23. juli 2012) under henvisning til artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294, hvor Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Den foreslåede forordning erstatter det gældende direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (senest ændret ved Kommissionens direktiv 2010/48/EU af 5. juli 2010).

Ved teknisk kontrol forstås periodisk undersøgelse af biler og påhængskøretøjer for fejl og mangler af betydning for færdselssikkerhed og miljø (periodisk syn). I Danmark udføres periodisk syn af private synsvirksomheder. Synsvirksomheder skal opfylde en række krav som forudsætning for at kunne godkendes af det offentlige til at kunne syne køretøjer. Trafikstyrelsen fastsætter regler om syn, godkender og fører tilsyn med synsvirksomhederne og indkalder biler og påhængskøretøjer til syn. Synsvirksomhederne fastsætter prisen for syn i fri konkurrence.

De nugældende regler indebærer, at personbiler skal til syn 1. gang når de er 4 år gamle og dernæst hvert 2. år. Lastbiler og busser skal til syn hvert år.

Kommissionen foreslår blandt andet, at person- og varebiler skal synes hvert år, når de er over 6 år (nu synes de hvert andet år), at knallerter og motorecykler samt mindre påhængsvogne skal omfattes af periodisk syn, og at kravene til synsvirksomhedernes udstyr og mandskab skal skærpes.

Det fremgår af Kommissionens ledsagende memorandum, at hovedformålet med de foreslåede foranstaltninger er at forbedre færdselssikkerheden og bidrage til det politiske mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte per år med 50 % inden 2020. Det angives, at der kan reddes mere end 1.200 liv, og mere end 36.000 ulykker ville kunne undgås, og at den økonomiske fordel for samfundet vurderes til mere end 5.600 mio. euros (ca. 42.000 mio. kr.).

Foranstaltningerne i køretøjssikkerhedspakken angives at have tre umiddelbare målsætninger:

1. at beskytte udsatte trafikanter og især de unge bedre



2. at skabe et fælles europæisk område for teknisk kontrol, som er baseret på harmoniserede standarder inden for kontrol, udstyr, inspektørernes kvalifikationer og vurdering af defekter og samarbejde mellem medlemsstaterne

3. at mindske den administrative byrde for de vejtransportvirksomheder, der overholder kravene til færdselssikkerheden.

Kommissionen oplyser, at i et bredere perspektiv vil den næste fase bestå i at oprette et harmoniseret system til dataudveksling internt i Unionen. En sådan adgang til oplysninger på tværs af EU-medlemsstaterne vil potentielt føre til fælles anerkendelse af synsrapporter, når den fornødne harmonisering af teknisk kontrol nås på EU- niveau.

Forslaget vil i sin uændrede form medføre omtrent en fordobling af synsmængden i Danmark med tilsvarende udgifter for de berørte køretøjsejere, ligesom synsvirksomhederne vil få yderligere udgifter til teknisk udstyr, og der vil skulle ske registrering af knallerter fra før 1. juli 2006.

Forslaget gennemgås i hovedtræk herunder.

- Følgende yderligere kategorier af køretøjer underkastes periodisk syn
  - motorcykler og knallerter
  - påhængsvogne mellem 750 kg og 3500 kg totalvægt
  - campingvogne
- Hyppigheden af syn øges til hvert år for personbiler og for varebiler
  - efter 6 år (4+2+1+1+...)
  - som har kørt over 160.000 km ved første periodisk syn (4+1+1+...)
- Mindstekrav til faciliteter og prøvningsudstyr, f. eks. skal synsvirksomhederne råde over decelerationsmåler, motordrevne hjulophængnings-slør-testplader, støddæmpertester, bremsevæsketester og OBD-scanner (On Board Diagnostics) til fejlagnostisering
- Kompetencekrav til synspersonale og årlige genopfriskningskurser
- Elektronisk udveksling af synsresultater mellem medlemsstaterne tre år efter ikrafttrædelse

Det foreslås afslutningsvis (artikel 17 vedr. Delegerede retsakter), at Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ajourføre artiklerne vedrørende hvilke køretøjer, der omfattes af forordningen (artikel 2 vedr. Anvendelsesområde), og hvor ofte køretøjerne skal til periodisk syn (artikel 5 vedr. Frister og kontrolhyppighed). Endvidere foreslås det, at Kommissionen skal tillægges beføjelser til at vedtage delegerede



retsakter med henblik på at tilpasse forordningens bilag vedrørende en række tekniske og uddannelsesmæssige krav.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Følgende danske regler om syn, synsvirksomheder og vejsidesyn er gældende:

- Lov om godkendelse og syn af køretøjer nr. 473 af 09.06.2004 med senere ændringer
- Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer nr. 516 af 01.06.2012
- Bekendtgørelse om virksomheder, der foretager syn af køretøjer nr. 724 af 24.06.2011
- Bekendtgørelse om virksomheder, der foretager omsyn af køretøjer (omsynsvirksomheder) nr. 824 af 11/08/2008 med senere ændringer
- Lov om registrering af køretøjer, Lovbekendtgørelse nr. 580 af 7. juni 2011.

Ved vedtagelse af forordningsforslaget, skal disse regler tilpasses forordningsforslaget.

## **3. Høring**

Der er iværksat høring den 18. juli 2012 af EU-specialudvalget for transport med frist til den 17. august 2012. Der ud over er iværksat høring den 9. august 2012 af øvrige forbruger-, synsbranche-, handels-, reparations-, forsikrings- og forskningsorganisationer med frist til 31. august 2012. Forslaget er efterfølgende blevet drøftet i EU-specialudvalget for transport.

**Motorcykel Importør Foreningen** havde ingen bemærkninger til høringen.

Følgende høringssvar er modtaget:

### **A-Inspektion A/S:**

"A-Inspektion A/S hilser den foreslåede lovpakke velkommen.

Med baggrund i de forundersøgelser der danner grundlag for lovpakken, hvori blandt andet et stort antal trafikdræbte figurerer, 35.000 i hel EU, i undersøgelsen fra 2009, og hvor af en del af dem er sket ved uheld med to og tre-hjulede køretøjer, må det være på tide at disse køretøjer inddrages i den årlige periodiske kontrol.

Samtidigt er forslaget omkring inddragelse af små påhængsvogne tilsvarende, efter A-Inspektion A/S mening, en god ide.

Alene antallet af registrerede påhængsvogne i Danmark, af den foreslåede slags, udgør, ifølge Danmarks Statistik, så stor en del af den samlede



køretøjsmængde at det forekommer mærkværdigt at de ikke allerede nu indgår i det periodiske synsprogram, da de især på grund af det høje antal fylder meget på de danske veje til daglig, og derfor naturligvis også vil kunne findes i diverse uhedsstatistikker med videre.

Formålet med lovpakken er at nedbringe antallet af uheld med trafikdræbte, og uheld i det hele taget, og ambition om at minimere det nuværende tal med op til 50% inden udgangen af 2020, må siges at være opnåeligt hvis lovpakken gennemføres som planlagt.

A-Inspektion A/S mener dog at det foreslåede interval for indkaldelser, ( 4/2/1/1 eller 160.000 km ), bør ændres til at være **3/1/1 eller 100.000 km** i stedet, som i flere af vore nabo lande.

Dette med baggrund i statistikker der klart viser at det år køretøjet første gang bliver indkaldt, i Danmark i dag normalt det fjerde år, er det år hvor køretøjet generelt er behæftet med færreste fejl, netop fordi ejeren af køretøjet ofte kun får lavet det mest nødvendige ved de normale service eftersyn, men i forbindelse med klargøring af køretøjet til syn, det fjerde år, får lavet et ekstra tjek på køretøjet, for at sikre sig det går igennem syn.

Samme statistikker viser også at selv køretøjer der kun er fire år gamle, kan være behæftet med alvorlige sikkerhedsmæssige fejl, ved blandt andet bremses, styretøj og bøsninger, dette måske fordi at moderne biler og andre køretøjer i dag, blandt andet for komfortens skyld, har flere bevægelige dele i undervognens opbygning, end tidligere, hvilket naturligt så også vil give flere sliddele og større slid.

Dertil kommer så udledning af CO<sub>2</sub> i forbindelse med blandt andet udstødningsrøgen fra de mange køretøjer på vejene, hvilket i Danmark, alene på grund af den høje gennemsnitsalder på vor vognpark, må kunne minimeres betragtelig, ved at gennemføre hyppigere kontrol af køretøjerne.

I forslaget til EU lovpakkens artikel 20 er nævnt ;

---

*”Artikel 20*

***Overgangsbestemmelser***

*1. Prøvningsfaciliteter og -udstyr som omhandlet i artikel 11, der ikke opfylder mindstekravene i bilag V den [den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse], må anvendes til at foretage teknisk kontrol i en periode på højst fem år efter denne dato.*

*2. Medlemsstaterne anvender kravene i bilag VII senest fra femte år efter den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse”*

---

I A-Inspektion A/S er vi af den holdning at perioden på de foreslåede fem år skal ændres til **et år** i stedet.



Flere af disse udstyrskrav findes allerede helt eller delvis i vore nabolande, hvorfor så tøve med at indføre disse i resten af de lande i EU der eventuelt mangler?

Af hensyn til økonomien i de eventuelt berørte synsvirksomheder?

Selvfølgelig spiller økonomi en stor rolle i en hver virksomhed i disse tider, men dette lovforslag handler om færdselssikkerhed og menneskeliv, dette kan vel ikke gøres op i kroner og ører, ( eller euro )?

Hensynet til samfundsøkonomien må her også spille ind, og det må vel være klart for en hver , at færre trafikdræbte kun, på længere sigt, kan betyde en bedre samfundsøkonomi, samtidigt mener vi at de fleste seriøse aktører i synsbranchen, har været mere eller mindre klar over at dette lovforslag var på vej, og derfor også har taget sine forbehold i forhold til dette allerede nu, hvorfor en fem årig periode syntes at være for lang tid, og for uambitiøst, til implementering af dette.

I bilag VI er nævnt ;

*”Genopfriskningsuddannelse*

*Medlemsstaterne sikrer, at inspektører hvert år følger en genopfriskningsuddannelse, som tilvejebringes af medlemsstaten eller af et godkendt uddannelsescenter i medlemsstaten.*

*Medlemsstaterne sikrer, at genopfriskningsuddannelsens indhold gør det muligt at opretholde og genopfriske den viden og de færdigheder, som inspektørerne har behov for, om emnerne i ovenstående litra a), nr. i) til vii).”*

Dette krav har af synsbranchen været efterspurgt længe, A-Inspektion A/S kan derfor kun tilslutte sig dette.

Samtidigt er i samme bilag VI, punkt 3 b, foreslået at synsvirksomhedens inspektører vil kunne miste deres tilladelse til at udføre synsarbejde, hvilket er et forslag, der tidligere har været fremme ved møder med Trafikstyrelsen, men hvor det juridiske grundlag har manglet, hvorfor det kun kan modtages positivt at der nu skabes sanktionsmuligheder over for useriøse i branchen.

Stort set et lovforslag som A-Inspektion A/S, med få ændringer kan tilslutte sig".

#### **Applus Danmark A/S:**

”Applus Danmark A/S takker for det tilsendte høringsforslag om ændrede regler af periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt forslag om ændrede regler om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer.



Applus Danmark A/S støtter og er enig i Kommissionens synspunkter om, at strengere og hyppigere kontrol af køretøjer vil øge trafiksikkerheden. Ydermere er Applus Danmark A/S enig i at forslaget vil beskytte miljøet ved at nedbringe omfanget af emissioner fra dårligt vedligeholdte køretøjer.

Vi hæfter os især ved at der liggess op til:

- Hyppigere teknisk kontrol af køretøjer der er ældre end 6 år (4-2-1).
- Teknisk kontrol af motorcykler, knallerter og påhængskøretøjer under 3.500 kg.
- Indførelse af et uddannelsessystem med bl.a. periodiske genopfriskningskurser.
- Ønske om opnåelse af en mere ensartet teknisk kontrol ved hjælp af fastsatte prøvningsmetoder.
- Anvendelse af udstyr, giver mindst mulig skøn og flest mulige konkrete målinger hvilket tilføre kontrollen større sikkerhed.

Hvis synsvirksomhederne prøvofaciliteter og udstyr skal opfylde de krav, som er fastsat for udførelsen af teknisk kontrol af køretøjer kræver det betydelige investeringer, derfor mener Applus Danmark A/S at der som i høringsforslaget som minimum indrømmes synsvirksomhederne en periode på fem år til at bringe sig i overensstemmelse med disse krav.

Applus Danmark A/S ser også gerne en skærpelse af kompetenceniveauet i de enkelte synsvirksomheder så der i en synsvirksomhed som minimum bør være ansat mindst en medarbejder der er uddannet i alle kategorier, uanset om synsvirksomheden kun syner køretøjsklasse M1 og N1.

Det er Applus Danmarks A/S holding at Danmark bør støtte og arbejde for Kommissionens forslag under den kommende behandling i Europa-Parlamentet og Rådet”.

**AUTIG (Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark):**

”AUTIG takker for det tilsendte forslag fra Kommissionen om ændrede regler for syn af køretøjer.

Brancheforeningen hilser forslaget velkommen og er enig i Kommissionens synspunkter om, at strengere kontrol vil øge trafiksikkerheden. Vi er ligeledes enige i, at forslaget vil beskytte miljøet ved at nedbringe omfanget af emissioner fra dårligt vedligeholdte køretøjer.

Vi hæfter os især ved, at der lægges op til en mere udstrakt anvendelse af testapparatur, som kan tilføre kontrollen større sikkerhed. I flere lande udføres den periodiske kontrol af private synsvirksomheder, som er udsat for konkurrence, og det medfører - i følge vores erfaringer med private syn under danske forhold - en forringelse af vedligeholdelsesstandarder for bilparken.





Der bør efter vores opfattelse overlades mindst muligt til skøn og mest muligt til konkrete målinger - både af hensyn til den sikkerhedsmæssige effekt af kontrollen og for at fjerne muligheden for at "se gennem fingre" med fejl på køretøjerne af hensyn til synsvirksomhedens udvikling som forretning i konkurrence med andre synsvirksomheder.

Kommissionen ønsker med forslaget at opnå en ensartet teknisk kontrol ved hjælp af fastsatte prøvningsmetoder for de enkelte kontrolpunkter og det er efter vores opfattelse en særdeles vigtig betragtning, ikke mindst for de kontrolpunkter, hvor der ikke findes et måleudstyr til at støtte vurderingen.

Vi har forståelse for, at de investeringer i udstyr, der følger af forslaget, vil belaste synsvirksomhederne og, at Kommissionen derfor har foreslået en fem års frist inden udstyret skal være på plads, men vi vil samtidigt påpege, at man dermed formentlig kommer meget tæt på 2020 inden den fulde effekt af regelændringerne kommer trafikikkerheden og miljøet til gode.

Der er ingen elementer i den omfattende trafikikkerhedspakke, som vi vender os direkte imod og Danmark bør efter vores opfattelse arbejde for, at Kommissionens forslag ikke bliver udvandet under den kommende behandling i Europa-Parlamentet og Rådet".

**Brancheforeningen Danske Synsvirksomheder (DKSyn, FDM  
Bilsyn, PAVA Bilsyn, Vestsjællands Bilsyn, A-Inspektion):**

"ERFAGRUPPEN-bilsyn har den generelle holdning, at alt der kan øge og fremme trafikikkerheden er vi positive overfor".

**Campingbranchen:**

"Trafikstyrelsen har den 9. august 2012 anmodet Camping Branchen om eventuelle bemærkninger til ovennævnte høring.

Vi kan konstatere, at grundlaget for at indføre periodernæssige syn af campingvogne, trailere m.m. er, at man ønsker at minimere trafikdræbte i EU, som sker på baggrund af tekniske fejl l. Trafikdræbte anslås til at være 900-1100 pga. tekniske fejl på årsbasis for alle typer køretøjer i hele EU. Vi kan også konstatere at det foreslås, at campingvogne m.m. tilhørende køretøjer i klasse M1 , N1 og O2 skal synes: Fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, efterfølgende to år efter dette og derefter hvert år.

Vi kan fra Camping Branchens side godt tilslutte os, at der indføres periodisk syn af campingvogne, men finder at det foreslåede interval er alt for ofte og vil virke meget besværligt og ikke mindst fordyrende for ejerne. Vedrørende det sikkerhedsmæssige i at periodisk syn af campingvogne skulle kunne mindske dødsulykker, må vi henvise til at, tidligere Trafikminister Lars Barfod i 2009 har informeret os om følgende vedrørende personskade:



*Med hensyn til færdselsuheld med lette påhængskøretøjer sker der ifølge politiets indberetninger til Vejdirektoratet meget få uheld med disse køretøjer, ligesom uheld sjældent er forårsaget af tekniske fejl. Uheldstallene for de sidste 5 år (2003-2007) viser således, at ud af alle personskadeuheld med person- og varebil udgjorde uheldene med disse køretøjer tilkøbet campingvogn eller påhængsvogn (trailer) 1,3 pct. Fra andre undersøgelser vides, at kun en mindre del af disse uheld (størrelsesorden 5 pct.) skyldes tekniske fejl.*

På baggrund af ovenstående vil vi foreslå følgende for køretøjer i klasse 02:

At der indføres periodisk syn hvert fjerde år, samt evt. hvert andet efter det tiende år.

Vi vil desuden gerne anmode om, at det ligeledes overvejes at indføre Tempo 100 i Danmark evt. som forsøgsordning efter de samme regler som i Tyskland. Vi har erfaret, at Tempo 100, udover at være et stort ønske fra de danske campisters side, også er med til at øge trafiksikkerheden, da det medvirker til at ensarte trafikmønsteret, såfremt biler med anhænger bedre kan følge hastigheden og flowet på motorveje, hvorved man undgår mange af de hårde opbremsninger og kødannelser med farlige situationer som resultat.

Dokumentation og statistik herfor, forefindes på Bast hjemmeside i Tyskland (pendanten til Vejdirektoratet). Herudover vil vi desuden også gerne henvise til den tekniske udvikling på området med nye stabile undervogne med gode køreegenskaber, næsten alle nye campingvogne leveres i dag med stabilisator, ligesom der kan monteres ATC stabilitets program på langt de fleste vogne.

Vi står gerne til disposition med yderligere oplysninger, såfremt det måtte ønskes".

#### **Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark:**

"CAD (Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark) har modtaget ovennævnte forslag til forordning i høring og skal på det grundlag fremsætte følgende bemærkninger.

- INDSTILLING

Som forordningen er foreslået synes der ikke at foreligge dokumentation, endsige tilstrækkelig for, at en 4-2-1-ordning er den bedste ordning. Således foreligger der ikke dokumentation for, at en ordning, som den danske nuværende 4-2-2, ikke er tilstrækkelig, hvis den indføres i hele Europa.

Det samme gør sig gældende med påhængsvogne, om end CAD er positiv indstillet overfor indførelse af syn af trailere. Efter danske standarder vil indførelse af 4-2-2 dog være en mere rimelig ordning, idet syn af sådanne ikke tidligere har været lovpligtigt i Danmark.



Dokumentationen glimrer ligeledes ved sit fravær i forhold til forslaget om at indføre 4-1-1 ordninger for køretøjer, der ved første syn har kørt gennemsnitligt 40.000 km. årligt.

Det skærpede fokus på synshallerne i form af specificerede krav til uddannelse af synsinspektører, testudstyr og tilsyn er CAD yderst positiv indstillet overfor.

Forordningen kan på trods af ovenstående dokumentationsmangler indstilles til vedtagelse, idet den vil medføre en øget beskæftigelse hos vore medlemmer.

- BEMÆRKNINGER

Forordningen må antages at ville medføre øget arbejde for CAD's knap 1800 medlemsværksteder, idet den øger synsintervallerne, og stiller krav om, at væsentlig flere køretøjer skal stilles til syn med passende intervaller.

På den ene side er dette en glædelig nyhed, særlig i en tid, hvor finanskrisen endnu ikke helt har sluppet taget i den danske og internationale økonomi. På den anden side må vi erkende, at visse bilejere formentlig vil afskaffe bilen af hensyn til de økonomiske omkostninger, forslaget medfører.

Isoleret set vil bilejerne blive mødt med flere værkstedsregninger, om end den samlede størrelse set over en flerårig periode næppe vil være hverken stigende eller faldende, med forbrugernes omkostninger til synet vil få flere til at opgive at holde bil, dermed en faldende mobilitet til skade for samfundet.

## 1. SYNSINTERVALLET

Det anføres i betragtning nr. 5, at der i 2009 var rapporteret om 35.000 trafikdrab på de europæiske veje. Herefter opstilles der en udokumenteret antagelse om, at de tekniske mangler, hvormed forstås mangler, der ville kunne have været opdaget og udbedret ved et periodisk syn, bidrager til trafikdrab med samme proportionalitet, som mangelstypen medvirker i ulykker. Der gættes herefter på, at tekniske mangler er skyld i 2.000 trafikdrab årligt og at i hvert fald ca. halvdelen kan undgås ved forbedringer af den tekniske kontrol.

Hvad der nærmere ligger i kravet om forbedringer af den tekniske kontrol er ikke defineret. Det kan således være såvel hyppigheden af teknisk kontrol som omfanget heraf.

Intet af det foreliggende statistiske materiale indeholder en opdeling af trafikdrab i forhold til bilens alder set i forhold til, hvornår bilen sidst er synet.

Bortset fra at der mangler dokumentation for den antagelse, der anføres i betragtningen, kan det konstateres, at der heller ikke foreligger oplysninger



eller dokumentation for, at Danmarks 4-2-2-ordning ikke er tilstrækkelig til at nedsætte det samlede antal trafikdrab forårsaget af tekniske mangler.

Allerede i pressemeddelelsen fra Kommissionen af 5. juli 2011 omkring nedgang på 11 % af antallet i trafikdrab fra 2009 til 2010 fremgik det, at Danmark havde en nedgang på 13 % fra 2009 til 2010 – og dermed over gennemsnittet. Tal fra Danmarks Statistik viser, at Danmark i 2011 igen nedbragte antallet af trafikdrab massivt, og at 2011 således – trods flere køretøjer på vejene – faldt til det laveste niveau siden 2. verdenskrig i Danmark.

I forhold til omtalte pressemeddelelse fra Kommissionen skal det bemærkes, at eksempelvis Tyskland, der efter det oplyste har en 3-2-2-ordning, har sænket antallet af trafikdrab med 48 % fra 2001 til 2010.

Der er således intet, der tyder på, at den danske 4-2-2-ordning for person- og varebiler under 3.500 kg. fungerer utilfredsstillende, eller at det er biler på marginalen efter de første 2 syn, hvis tekniske mangler er årsag til trafikdrab i større omfang end andre biler.

Derudover er der stillet i forslag, at synsfrekvensen ændres til 4-1-1 for biler, der på tidspunktet for første periodesyn har kørt 160.000 km. eller derover. Det fremgår ikke på hvilket grundlag netop dette kilometerantal er blevet fastsat, ligesom det ikke er nærmere dokumenteret, at biler, der har et gennemsnitligt årligt kilometertal på 40.000, er skyld i flere trafikdrab end andre.

Mange danske pendlere kører 40.000 km. årligt. En bil, der har kørt så meget, når typisk ikke at få tekniske, sikkerhedsmæssige mangler i samme omfang, som en bil, der kører væsentlig mindre, ligesom disse biler udskiftes hyppigere på grund af hastigheden, hvormed deres kilometertal øges. En standard personbil, der kører 40.000 km. årligt er således normalt udskiftningsklar allerede efter ca. 8 år, hvorimod en bil, der kun kører 10-15.000 km. årligt formentlig lever op mod 15 år.

En 15 år gammel bil vil i rigtig mange tilfælde have væsentlig flere tekniske og sikkerhedsmæssige mangler allerede på grund af alder, end en 8-årige bil vil, ligesom det må forventes, at pendleren oftere sørger for vedligeholdelse af bilen, herunder ikke mindst på grund af de vejledende serviceintervaller, som bilfabrikanten har udstedt.

Umiddelbart synes det således heller ikke velbegrunderet at indføre særlige skærpede synsintervaller for biler, der kører længere end andre.

Endelig må det forventes, at der vil opstå et spørgsmål om, hvor præcist kilometertallet skal beregnes, og om det er 160.000 km. til månedsdatoen eller



om faktisk syn i henhold til art. 5, stk. 3 kan bruges til at und- eller omgå reglen gennem syn umiddelbart forud for opnåelse af det anførte kilometertal.

## 2. PÅHÆNGSVOGNE

Et yderst tilfredsstillende initiativ er i forhold til periodisk syn af mindre påhængsvogne med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg. I forhold til disse synes det dog også at være et uforholdsmæssigt stort krav at stille forslag om 4-2-1-ordning på periodisk syn heraf.

På nuværende tidspunkt er der ikke i Danmark krav om syn af trailere af pågældende art ud over registreringssyn og i visse tilfælde ved ejerskifte. Det betyder, at synshallerne i Danmark må forventes at få en massiv søgning på syn af hestetrailere, campingvogne, campletter samt maskintrailere m.v. både straks ved forordningens ikrafttræden og årligt.

Den gennemsnitlige brug af trailere omfattet af klasse O2 kan næppe begrunde et synsinterval af den foreslåede størrelse. I forhold til netop trailere foreligger der ingen oplysninger om, hvor mange trafikdrab, der isoleret set kan henføres til tekniske mangler ved disse. Det må i den forbindelse lægges til grund, at en ikke-uvæsentlig del af trafikdrab og færdselsuheld i øvrigt, hvor trailere er involveret, skyldes førerens manglende uddannelse i at køre med pågældende trailer.

Netop fordi trailere ikke er underlagt periodisk syn i dag, vil en direkte indførelse til den foreslåede 4-2-1-ordning være en væsentlig belastning, hvorfor vi skal foreslå, at der højst indføres en 4-2-2-ordning, som den nugældende bilordning.

## 3. KILOMETERNOTERING

Forordningen indeholder i art. 8, stk. 4 krav om kontrol med kilometertallet. I den forbindelse skal personen, der fremstiller køretøjet til syn, fremlægge en kopi af den tidligere synsrapport.

Dette forslag bifaldes, særlig ud fra den senere tids debat om tilbagenotering af kilometertællere i salgssituationer. Sammenholdt med den nuværende praksis i Danmark om offentligt, netbaserede opslag på synsrapporter, må forslaget formodes at kunne mindske brugen af tilbagespoling af kilometertællere.

## 4. DE TEKNISKE STANDARDER I SYNSHALLERNE, UDDANNELSE AF INSPEKTØRER OG TILSYN

I CAD hylder vi indførelsen af ensartethed omkring uddannelse, materiel og teknisk prøveudstyr i synshallerne samt tilsyn.



De nuværende danske standarder for testudstyr i synshallerne i henhold til bilag 2 i bekendtgørelse om synsvirksomheder er utilstrækkelige og upræcise. Uagtet listen indeholder 17 punkter er ingen af punkterne nærmere defineret i forhold til, hvilke standarder m.v. der skal opfyldes.

Eksempelvis kan det nævnes, at den i forordningen anførte (bilag V pkt. 10) anordning til afprøvning af støddæmpere ikke er at finde i den danske liste over testudstyr. Siden liberaliseringen af synshallerne i 2005 er der sket en nedgang i salget af netop støddæmpere på op mod 30 %, hvilken nedgang ikke umiddelbart kan forklares ud fra en bedret kvalitet af støddæmpere. Ud fra oplysninger fra vore medlemsværksteder er det CAD's opfattelse, at nedgangen skyldes ringere kontrol og manglende testudstyr i synshallerne. Støddæmperne er en så væsentlig del af køretøjers styreegenskaber, at dette forhold alene vil højne trafikikkerheden – formentlig endda markant.

De heraf følgende krav om vedligeholdelse og kalibrering turde være en selvfølge.

Efter synsvirksomhedsbekendtgørelsen, bkg. nr. 724 af 24. juni 2011, er kravene til at blive synsinspektør ganske beskedne, og i medfør af bekendtgørelsens bilag I kan den grundlæggende uddannelse til synsmedarbejder gennemføres ved et kursus på 13 dage og et praktikforløb på 7 dage.

Allerede fordi synsfolkene i samtlige landets synshaller har et væsentligt ansvar for, at trafikikkerheden opretholdes, synes det uhensigtsmæssigt, at uddannelsesforløbet er af så kort varighed.

I fortsættelse heraf er CAD således meget positivt indstillet overfor skærpede krav til uddannelse af synsinspektører, herunder ikke mindst kravet om årligt genopfriskningskursus til bibeholdelse af de tillærte færdigheder og opdatering af nye regler m.v.

Endelig er CAD særdeles positive overfor et øget tilsyn, jf. forordningens forslag om kvalitetssikring af synshallerne. Der kunne herved opstilles en forhåbning om, at branchens få – men tilstedeværende – brodne kar ville kunne luses ud. Særlig kravet om ”mystery shopper” synes velvalgt, da det må antages at kunne sætte særlig fokus på problemområderne i den enkelte synshal.

Da Danmark har liberaliseret synshallerne fuldstændig er det ikke umiddelbart relevant at gøre anskrig mod forslaget i art. 13, stk. 2, om end det overordnet skal bemærkes, at det ikke synes velbegrundet, at synsvirksomheder, der drives af en kompetent myndighed, ikke skal hverken godkendes eller underlægges tilsyn. Herved kunne et misbrug opstå, hvilket er yderst betænkeligt.

\*\*\*



Afslutningsvist skal det bemærkes, at det er glædeligt, at der atter er fokus på fabrikanternes pligt til at give adgang til de tekniske oplysninger, der er nødvendige for arbejdets korrekte udførelse".

### **Danmarks Automobilforhandler Forening**

"D·A·F har modtaget EU-Kommisionens lovpakke om periodisk syn af motorkøretøjer til høring.

Overordnet set kan D·A·F støtte forslaget. Hvis forslaget gennemføres, vil det betyde ekstra udgifter for danske bilejere samtidig med en højere trafikikkerhed. D·A·F vurderer alt i alt, at det dog samfundsøkonomisk være en god investering.

D·A·Fs argument for årligt syn af ældre biler er den acceleration i køretøjets forfald jo ældre en bil bliver. Det er dels et spørgsmål om naturligt forfald som resultat af alder og almindelig slidtage. I Danmark er vi på grund af det fugtige klima og det enorme brug af vejsalt ekstra hårdt udsat, da det medvirker til en hurtigere gennemtæring af bilerne. Sikkerhedsmæssigt giver det derfor god mening at indføre et årligt syn på ældre biler.

D·A·F havde dog foretrukket en generel omlægning af bilafgifterne eventuelt kombineret med en mere effektiv skrotningspræmieordning for at få de ældre og mest miljøfarlige biler erstattet med nye mere sikre og miljøvenlige køretøjer. I den forbindelse vurderer D·A·F, at også alkohol er en væsentlig årsag til dødsfald i trafikken, på hvilken front man med fordel kunne sætte ind samtidig for at forbedre trafikikkerheden.

Det er D·A·Fs opfattelse, at ændrede regler om periodisk syn ikke alene er vejen frem mod større trafikikkerhed. I den forbindelse gør D·A·F også opmærksom på, at brugtbilpriserne vil blive påvirket negativt, når ældre biler pålægges øgede omkostninger. Selv om det må forventes at skabe omsætning på værkstederne, vil forslaget ramme både bilejere, bilforhandlere samt banker og finansieringsselskaber i form af øgede omkostninger og lavere brugtbilværdi".

### **Danske Maskinstationer og Entreprenører:**

"Vi bemærker at traktor T5 med en konstruktiv hastighed på over 40 km/h er opfattet af periodisk syn. Vi går ud fra at det først bliver aktuelt når det i Danmark er tilladt at køre over 40 km/h med en traktor".

### **Dansk Transport og Logistik (DTL):**

"I forbindelse med høring om Europa-Parlamentets og Rådets forslag til køretøjssikkerhedspakken omhandlende ny forordning til periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og på- hængskøretøjer fremsender DTL hermed vores høringssvar.

Generelt om Køretøjssikkerhedspakken finder vi, at forslaget er gennemgribende, og at det på europæisk niveau vil harmonisere regler om



teknisk kontrol med henblik på at effektivisere synsvirksomhedernes virkefelt, samt stille større krav til inspektørernes færdigheder og uvildighed, end tilfældet er i dag. Alt sammen med det formål at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne, hvilket det må antages, at forslaget i stor udstrækning vil tilgodese.

Dog er der visse forbehold at iagttage, hvilket især handler om de økonomiske konsekvenser af forslaget, som særligt sigter imod erhvervskøretøjer og herunder en i forvejen presset transportbranche. Der er risiko for, at den regning, som naturligt vil blive sendt videre til transporterhervets kunder, vil forringe danske transportvirksomheders konkurrenceevne yderligere henset til det generelle løn- og prisniveau i Danmark, uagtet at forslaget implementeres bredt inden for EU.

DTL skal på trods af de økonomiske konsekvenser oplyse, at vi finder den overordnede ide med krav om regelmæssige periodiske syn fulgt op af en intensiveret og risikobaseret landevejskontrol som et godt tiltag for at undgå, at køretøjer i ringe teknisk stand kører rundt på de europæiske veje til fare for færdselssikkerheden.

Endvidere skal vi bemærke følgende:

- Præambel nr. 28:

Det er forslagets hensigt, at synsvirksomhedernes prøvningsfaciliteter og – udstyr skal opfylde de krav, som er fastsat for udførelsen af teknisk kontrol. Det forudses, at det vil indebære betydelige investeringer og tilpasninger over en periode på 5 år for at bringe sig i overensstemmelse med disse krav. DTL skal bemærke, at der bør fremlægges en nærmere analyse og overslag over, hvad disse investeringer vil betyde for prisen for et periodisk syn i fremtiden.

- Artikel 3, nr. 8:

Definitionen af ”indehaver af en registreringsattest” er ikke tilpasset dansk lovgivning, hvor det hidtil har været således, at en bruger af et køretøj, der har varig råderet over køretøjet, er sidestillet med køretøjets ejer, uagtet at der af registreringsattesten fremgår en anden ejer. Her kan fx nævnes forhold, hvor en vognmand leaser en lastbil. Af registreringsattesten vil ejer være leasingsselskabet og bruger vognmanden. Dette påpeges, fordi det vil kunne give problemer under vejkontrol i andre medlemsstater, som ikke har samme definition/praksis som i Danmark.

- Artikel 5, stk. 2:

For køretøjer af typen M1 og N1 finder DTL, at grænsen på 160.000 km for, hvornår et ”nyt” køretøj skal underkastes periodisk kontrol hvert år, efter at det er fremstillet til periodisk kontrol ved udløbet af køretøjets 4. registreringsår





er for lav. Det er ikke unormalt, at et køretøj kører over 40.000 km pr. år (privat eller erhverv), fx i forbindelse med regelmæssig transport imellem bopæl og arbejdssted. Ligeledes vil der jf. forslaget ikke ske nogen ændringer i kravet om periodisk kontrol, såfremt køretøjet "kun" har kørt 159.000, når det fremstilles til periodisk kontrol første gang. Vi mener ikke, at der er grundlag for at antage, at et køretøj, som dagligt kører mange kilometer er i ringere stand, fordi køretøjerne typisk er leasede eller vedligeholdes regelmæssigt netop henset til, at køretøjet ikke kan undværes i dagligdagen. En grænse på mindst 200.000 km svarende til 50.000 km findes mere rimelig, såfremt bestemmelsen fastholdes.

- Artikel 8, stk. 3:

Henset til sikkerhed for korrekt dokumentation og effektivitet bør synsrapporten i alle tilfælde være elektronisk og således ikke afkræves af den fremstillende person, som givetvis ikke er identisk med køretøjets ejer. Dette bør også gælde kontrolmyndighedernes adgang til dokumentation / synsrapporter under landevejskontrol.

- Artikel 12, stk. 4:

Kravet til inspektører, som udfører teknisk præciseres i artiklen, fastholdes/udbygges, hvilket sikrer, at kontrolpersonalet har rette kompetencer og færdigheder. DTL skal dog påpege, at det kan være vanskeligt for kontrolmyndigheden og en evt. udeforstående (ny køber af et køretøj) at kontrollere, om der har været risiko for interessekonflikt for en inspektørs vedkommende i forbindelse med godkendelse af et køretøj. Det vil således være nødvendigt at have procedurer til, at dette kan efterprøves af en myndighed i de tilfælde, hvor der er mistanke om habilitet.

- Artikel 15:

Udviklingen til en elektronisk informationsplatform for køretøjer vil angiveligt medføre betydelige omkostninger til udvikling og implementering af systemer, indkøb af hard- og software osv. Det skal påpeges, at omkostningerne i så stor en udstrækning som muligt skal blive så lave som muligt og i øvrigt uden belastning for transporterhvervet".

**Danske Synsvirksomheder:**

"Grundlæggende

Køretøjssikkerhedspakken indeholder grundlæggende tiltag og ændringer, særligt med fokus på trafikikkerheden og miljø, som brancheforeningen Danske Synsvirksomheder kun kan tilslutte sig. En del af indholdet, og de ændringer det medfører, herunder kontrolpunkter og krav til udstyr, samt evt. krav om uddannelse og efteruddannelse, vil utvivlsomt sætte krav til branchen, herunder nødvendigheden af evt. investeringer for, at leve op til de i forslaget omtalte krav.



Selvom det grundlæggende indhold i forslaget, retter fokus mod sikkerhed og miljø, vil realiseringen af forslaget få ikke ubetydelige konsekvenser for det danske bilsynsmarked og dets aktører, hvorfor vi skal henstille til at det medtages i overvejelserne at anskueliggøre de konsekvenser, ikke mindst økonomiske, det vil få for virksomhederne, og at de forskellige konstruktioner og modeller der gøres brug af i medlemslandene for udførelsen af teknisk kontrol indgår i vurderingen af hvorvidt et evt. krav om at tilpasse ikke rammer skævt, og dermed er med at konkurrenceforvride.

#### Konsekvenser

Udvidelse af køretøjer der er omfattet periodisk teknisk kontrol - øget antal af syn

- udvidelse af kapacitet
- evt. ombygninger
- evt. ansættelse af ekstra medarbejdere

#### Udstyr

- anskaffelse af nyt udstyr
- investeringer
- ombygninger

#### Uddannelse

- udgift til uddannelse

#### Økonomiske konsekvenser

Forslaget indeholder flere ændringer i forhold nuværende regler og praksis. Ændringer som blandt andet vedrører uddannelse og teknisk udstyr som skal benyttes ved udførelse af teknisk kontrol på køretøjer.

Det må vurderes at det i forslaget nævnte udstyr vil betyde en ikke ubetydelig investering for synsvirksomhederne i Danmark, idet dele af det nævnte udstyr ikke indgår i udstyrskravet til synsvirksomhederne i dag. Det må antages at nogle virksomheder vil købe sig til udstyret, mens andre vil gøre brug af leasing aftaler, hvilket i dag allerede er en benyttet løsning for en del virksomheder. Uanset hvilken model der gøres brug af, vil det betyde øget omkostninger til anskaffelse af nyt udstyr.

Krav om efteruddannelse som nævnt i forslaget vil ligeledes betyde udgifter for virksomhederne, både hvad angår egentlige kursusudgifter samt mangel af medarbejdere i kursusperioden.

Det må tillige vurderes, om det med rimelighed kan kræves at alle landes synsvirksomheder skal anskaffe det samme udstyr, med udgift til følge. Der er i EU landende forskel på hvordan ordningen med teknisk kontrol af køretøjer



håndteres, idet det i nogle lande er myndighederne der står for opgaven, i andre er det private virksomheder. I nogle lande er der både private og statsejet synshaller. Ligeledes er der forskel på størrelsen af virksomhederne i de lande hvor opgaven varetages af private aktører. Et evt. krav om investering i udstyr, som følge af nye regler, herunder udstyrskrav, vil således ramme økonomisk uligevægtigt afhængigt af virksomhedens størrelse og ikkemindst om der er tale om private virksomheder eller statsejet virksomheder, som måske vil have nemmere ved at bevilge ekstra midler.

### Indflydelse

Udarbejdelse og gennemførelse af ens regler i EU landene, således at teknisk kontrol af køretøjer foretages ensartet uanset hvilket land man befinder sig, må vurderes at være positivt tiltag. Dog kan man frygte at muligheden for indflydelse indskrænkes. Som det er i dag, er landsdækkende virksomheder og brancheforeninger repræsenteret ved blandt andet tekniske møde i Trafikstyrelsen, hvor der diskuteres nye regler og tiltag inden for branchen.

Dette giver branchens aktører mulighed for at blive hørt, inden der laves nye regler, og i et vist omfang har branchen mulighed for at være med til at bestemme nye tiltag. Hvis styring og udarbejdelse af regler bliver udarbejdet på EU plan, i det omfang der er lagt op til, kan man frygte at man som branche repræsentant i Danmark ikke længere får samme mulighed for indflydelse. Omvendt er det vel næppe realistisk at *alle* aktører i alle lande skal høres når der laves ændringer.

Der må henstilles til at såfremt regler for området tiltænkes udarbejdet på EU plan, gældende for alle medlemslande, skal det ske på en sådan måde at branchen i et passende omfang har mulighed for at blive hørt og gives mulighed for at kommentere på ændringer og tiltag.

### Bemærkninger

Bilag V - Udstyr, der kræves for at udføre en teknisk kontrol. - Hvorfor er der forskel på krav om udstyr i forbindelse med teknisk kontrol, når der eks. er tale om en M1 - op til 2800 kg - som henholdsvis kører på benzin eller diesel?

-Hvorfor er forskel på udstyrskrav når der skal udføres teknisk kontrol på M1/M2 og N1 ved en totalvægt på henholdsvis over eller under 2800 kg?

Det fremgår af skema til Pressen, at DK allerede har syn på motorcykler og i bemærkninger i skemaet er nævnt, at ældre biler, MC og scootere kontrolleres hvert år?

Indførelse af hyppigere kontrol for køretøjer med særlig høj kilometertal virker fornuftigt. Dog skal man huske at et køretøj med særligt lavt kilometertal også



kan udgøre en sikkerhedsrisiko, blandt andet med bremses der er rustet sammen.

Hvis svindel med kilometertæller skal minimeres, bør kilometertal udlæses via OBD.

En overgangsperiode på fem år til at tilpasse virker rimelig, såfremt de økonomiske forudsætninger om rimelighed er acceptable.

De i bilag VI fastsatte krav for kompetence og uddannelse virker høje.

#### Konklusion

Forslaget indeholder tiltag af særlig positiv karakter, som bilsynsbranchen gerne bidrager til bliver realiseret. Dog skal det indgå i overvejelser hvilke byrder, herunder økonomiske, branchen pålægges, og at byrden med rimelighed kan fordeles økonomisk ligevægtigt, også selv om der måtte være forskellige strukturer for virksomhederne".

#### **Dansk Camping Union:**

"Trafikstyrelsen har den 9. august 2012 anmodet DCU om eventuelle bemærkninger til udkast til ny lovpakke om periodisk kontrol med køretøjer. Herunder lette køretøjer.

Dansk Camping Union (DCU) takker for modtagelse af kommissions oplæg til ny lovpakke for periodisk syn køretøjer, herunder 02 køretøjer, som omfatter lette køretøjer.

DCUs holdning er, at der ikke er tilstrækkelig dokumentation i nuværende ulykkesstatistik for krav til periodisk syn af lette køretøjer. Lette påhængskøretøj kontrolleres for forberedelse til kørsel af ejer, herunder kontrollen af spejle, virkningsgrad af påløbsbremsens funktion, tegn og signalgivning, sammenkobling, sikkerhedswire m.m. Kontrollen er implementeret dels i køreundervisning for B/E kort aspiranter, og dels for det tredje kørekortdirektiv for nye kørekort aspiranter, hvorfor DCU ikke ser det hensigtsmæssige ved at indføre ekstra kontrol. Grundlæggende viden og kendskab til kontrol ved kørsel med lette køretøjer er jo bestemt af nuværende og kommende lovbestemmelser.

Lette og moderne køretøjers chassis har i dag en egenskab, der giver større stabilitet og køresikkerhed end tidligere. Samtidig er bilens sikkerhedsniveau forhøjet yderligere med bilens ESP system. Vel nok det største fremskridt i meget lang tid, når det gælder trafiksikkerheden. Bilproducenter installerer en særlig enhed i ESP systemet for kørsel med lette køretøjer. TSA - Trailer Stability Assist•, som yderligere medvirker for trafiksikkerheden.



Fra producenter af campingvogne har der ligeledes været en rivende udvikling i gang. ATC - Automatisk Traction Control - sikkerhedssystemet blev indført tilbage i 2005, og er standard fra flere producenter. Forsikringsbranchen yder i øvrigt præmierabat ved dette sikkerhedsudstyr.

Med hensyn til køretøjer med højt kilometer, bør forhøjelsen af afgift niveauet ske provenuneutralt. Således frekvensen for periodevis syn af en bestemt gruppe udlignes med køretøjets alder.

Bilens ESP system aktiverer TSA når et påhængskøretøj kobles på bilen. Kort fortalt så griber systemet ind og aktiverer bremserne på bilen, herunder campingvognens påløbsbremse, hvis campingvognen svinger mere end tre gange i træk.

TSA er udviklet af Bosch, som leverer til hele bilindustrien. TSA er standard til Ford, VW koncernen (Audi, Seat, Skoda), Opel, Fiat koncernen, m.fl.

Der findes to systemer ATC og IDC, begge systemer aktiveres, når campingvognen kommer i slinger. Antislinger systemet dæmper/bremser campingvognen ned til passende hastighed til slinger bevægelsen er ophørt. BPWs IDC-system er i første række udviklet til nye campingvogne, efter modelåret 2007. Al-Ko kan monteres i alle typer, også campingvogne fra BPW (konkurrent til Aiko) -typisk Hobby og Kabe. Ifølge test hos tyske ADAC kan den kritiske kørehastighed øges med 20 procent, når systemerne bruges".

### **Dansk Sidevogns Klub:**

"DSK finder at forslaget indeholder flere elementer vedr. motorcykler (Lx) som vi finder ganske unødvendige, idet de på ingen måde højner sikkerheden.

Indførelse af periode syn vil efter vor mening kun være en ekstra "beskatning" af køretøjer der i væsentlig omfang kun anvendes i "hobby øjemed".

Ligeledes anvendes majoriteten kun i en begrænset periode af året med et relativt ringe antal kørte kilometer.

Ved en evt. indførelse af årligt syn for køretøjer ældre end 6 år, vil det for en hel del vedkommende være tilfældet, at de kun har kørt ganske få kilometer (måske få hundrede) siden sidste syn året før!

Adskillige undersøgelser og uheldsstatistikker har ikke kunne påvise en sammenhæng mellem mc-ulykker og tekniske mangler/defekter ved de implicerede motorcykler tvært imod!

DSK må på det kraftigste protestere mod forslaget, idet det efter vor mening er spild af ressourcer og penge.

DSK anbefaler at de nu gældende regler bibeholdes uændret".



### **Danske Motorcyklister:**

"Vi har noteret os, at direktivet omfatter en række 2 og 3-hjulede motorkøretøjer inddelt i kategorierne L1e -> L7e, men uden at de køretøjsklasser er yderligere specificeret. Det gør det vanskeligt at forholde sig til de specifikke krav til bl.a. hvilke områder periodisk syn skal omfatte.

Såfremt der skal være en sammenhæng imellem kørekortdirektiv og nærværende direktivforslag om syn, så vil det alene for motorcykelområdet betyde 3 klasser med mulighed for 2- eller 3-hjulede motorcykler og det levner således kun 1 kategori til knallerter, som jo p.t. er i 2 versioner her i landet.

Vi har også noteret os, at køretøjer med en alder på mindst 30 år er undtaget for forslaget, hvilket vi kun kan bifalde - dette under hensyntagen til alderen på den danske motorcykelbestand.

Til gengæld synes hyppigheden af syn at være skudt en hel del over målet

Der er foreslået et syn efter køretøjets alder på 4 og 6 år, og herefter hvert år. Med det kilometerantal for transportarbejdet, der fremgår af de officielle tal - p.t. gennemsnitligt ca. 3200 km pr. år, så betyder det motorcykler skal synes så tit at der næppe vil kunne registreres væsentlige ændringer mellem de årlige syn når køretøjet er over 6 år gammelt.

I realiteten vil man kunne opleve at f.eks. de samme dæk bliver synet flere gange, hvilket iøvrigt også vil gælde for andre sliddele uden at det på nogen måde vil øge trafikikkerheden, som angivet i argumentationen for at indføre syn med så hyppige intervaller.

At der så yderligere er anført et yderligere syn i.f.m. ejerskifte - således som vi kender det i dag her i landet, synes at være skudt over målet. Det betyder, at motorcykler kan risikere at skulle stille til syn 3 gange inden for en 12-13 måneders periode - det forekommer at være uden for al rimelighed.

Dykker man ned i Bilag V, så springer det i øjnene, at der under punkt 2 er angivet løfteanordning for at løfte et køretøj på en aksel. Det bliver noget af en udfordring for de danske synhaller hvis de skal investere i apparatur, som skal leve op til det krav samtidig med at de også - som angivet på oversigten over syn-emner skal kunne teste/afprøve støddæmpernes effektivitet, som angivet under punkt 10 for køretøjskategori L5e og L7e - hvad de så end dækker over.

Under punkt 16 synes det underforstået, at alle motorcykler kun er udstyret med hydrauliske bremsere. En hel del motorcykler - også med en alder under 30 år - har tromlebremser på baghjulet, men der er synes at mangle noget herom og at disse skal kontrolleres under den tekniske kontrol.



Under afprøvningspunkter for styrapparat finder der udelukkende områder, der er relevante for biler, men ikke noget, der kan relateres til motorcykler. Det samme gør sig gældende i.f.m. afprøvning af affjedring, så spørgsmålet er måske nærmere at direktivforslaget ret beset kun er målrettet biler og at motorcykler kun er indskrevet ved et tilfælde.

Erfaringer fra undersøgelse at motorkøretøjer viser iøvrigt, at motorcyklers tekniske stand her i landet er væsentlig bedre end hvad der gælder for biler, og at kun meget få motorcykeluheld kan tilskrives tekniske mangler ved motorcyklen, hvorfor der ikke af den grund er brug for at indføre periodisk syn af motorcykler.

DMC vil derfor henstille til at de i direktivforslaget opstillede tidsintervaller for syn af motorcykler tilpasses den danske bestand af motorcykler og dennes alder således at kontrollen får et reelt formål og ikke kun er et syn for synets skyld og uden sikkerhedsmæssig gevinst overhovedet".

**Dansk Industri, Bilbranchen:**

"Bilbranchen er positivt indstillet til begge forslag og har ellers ikke kommentarer".

**Dansk Industri, Transport:**

"DI Transport har følgende bemærkninger til forslag til forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer. KOM(2012) 380:

DI Transport er umiddelbart positive overfor forslaget. En række større transportvirksomheder køber eller leaser ofte køretøjer, påhængskøretøj og sættevogne i større pakker. Derfor kan der være rigtig mange enheder der skal synes inden for samme periode, da de har samme registreringsdato. Derfor er det altafgørende, at der er den nødvendige fleksibilitet til, at de periodiske syn rent faktisk kan lade sig gøre.

DI Transport lægger derfor stor vægt på, at der er den nødvendige fleksibilitet i art. 5. Tidligere indeholdt de danske regler end større fleksibilitet end EU-reglerne, men den seneste ændring har fjernet den fleksibilitet og påført øgede omkostninger for de danske transportvirksomheder, og derfor opfordrer DI Transport til, at regeringen under forhandlingerne af forslaget tager udgangspunkt i EU-Kommissionens forslag og ikke de nuværende danske regler. Endvidere opfordrer DI Transport til, at fleksibiliteten i Kommissionens forslag i art.5, stk. 3 udvides fra 1 måned før til 2 måneder før registreringsdato og to måneder efter.

Endeligt er det væsentligt, at forslaget ikke medfører øgede administrative omkostninger for transporterhvervet".

**Forbrugerrådet:**



"Forbrugerrådet anbefaler, at der kun kan ses bort fra kravene, når der er tale om biler, der er over 35 år gamle og er registreret som veteranbiler, således at det følger de gældende regler i Danmark. Rådet kan desuden tilslutte sig, at der sættes ind overfor biler, der har kørt ekstra mange kilometer".

### **Forenede Danske Motorejere (FDM):**

"I relation til Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, skal FDM fremsætte følgende bemærkninger.

I artikel 5 stk. 1 foreslås, at hyppigheden af den periodiske tekniske kontrol (syn) sættes til 4+2+1 års frekvens. EU-Kommissionens begrundelse er, at det vil øge færdselssikkerheden jf. forordningens betragtning 5.

FDM må udtrykke tvivl om hvorvidt denne forbedring af trafiksikkerheden kan overføres til danske forhold. Trods det faktum, at den danske bilparks gennemsnitsalder er relativ høj, er det ikke FDMs indtryk, at tekniske fejl på biler ofte er skyld i uheld og personskade. FDM vil gerne henvise til Havarikommissionen for Vejulykker, der i en tværgående analyse i 2009 "Hvorfor sker ulykkerne", har lavet et dybere undersøgelse af ulykkesfaktorerne i 207 konkrete ulykker. I denne undersøgelse blev der kun fundet fejl på bremserne på 2 biler og ingen styretøjsfejl. Det konkluderes i øvrigt i rapporten, at det i ingen af ulykker var de tekniske fejl på køretøjet, der alene førte til ulykken.

Erfaringerne fra FDMs synsvirksomhed FDM test og bilsyn viser endvidere, at der sjældent findes alvorlige fejl på biler under 10 år og selv blandt de ældre køretøjer, er alvorlige sikkerhedsmæssige fejl relativt sjældne.

På den baggrund vil FDM derfor anføre, at øget hyppighed af periodisk bilsyn for biler fra 6 år ikke vil give en færdselssikkerhedsmæssig effekt, der står mål med de ekstra omkostninger som det vil give bilejerne.

I relation til motorcykler skal FDM anføre, at det er vores opfattelse, at det ligeledes sjældent er tekniske fejl på køretøjet, der er årsag til ulykkerne. Denne opfatte kan bl.a. finde støtte i Havarikommissionen for Vejulykkers temarapport nr. 6 2009 om Motorcykelulykker, hvor det fremgår, at tekniske fejl ikke spiller nogen nævneværdig rolle. Motorcyklen er i mange tilfælde at betragte som et køretøj, der bruges i relation til trafikantenes fritidsinteresse og er derfor oftest godt vedligeholdt. FDM mener derfor heller ikke at der er færdselssikkerhedsmæssigt grundlag for at kræve hyppigere syn af motorcykler.

I relation til knallerter vil FDM opfordre til, at det undersøges nærmere i hvilket omfang tekniske fejl er blandt ulykkesfaktorerne. Det er FDM umiddelbare indtryk, at vedligeholdelsestilstanden ofte er ringene på knallerter





end andre køretøjer. Det er også FDMs konstatering, at Politiet finder at knallerter ofte er modificeret med konstruktive ændringer eksempelvis for at kunne opnå højere topfart. Derfor kan det ikke umiddelbart afvises, at krav om periodisk for knallerter vil kunne øge færdselssikkerheden for denne trafikantgruppe".

### **Frie Danske Lastbilvognmænd:**

"Der er tale om trafiksikkerheds-forringelser, når kravene til bremseeffekten procentvis nedsættes i forhold til nuværende danske krav til bremseprocenter.

Lastvognen er som transportredskab konstant i udvikling, hastighedsbegrænsere, fartskraver, ABS, EBS, til styring af bremsere er lovkrav.

Chaufførerne er konstant i en udvikling for at forbedre trafiksikkerheden, hastighedsbegrænsere, fartskraver, køre- hviletidsbestemmelser, arbejdstidsdirektiv, uddannelse, efter uddannelse.

Cyklisterforbundet stiller konstant krav om sikkerhedsudvikling for at undgå højresvingsulykker. FDL kan ikke gå ind for nogen form for nedsættelse af bremse-procenterne, eller forringelser af trafiksikkerheden.

Trafikstyrelsen foreslår også en 5 % vejsidekontrol, hvilket ikke er realistisk. Rigspolitiet har et mobilt bremseanlæg og to mand til at betjene det. Den ene medarbejder er faktisk pensionist. Den daglige kapacitet på mobilt bremseanlæg er fire lastvognsvogntog.

Det kan ikke lade sig gøre med det nuværende materiel.

En effektiv kontrol kan kun lade sig gøre i samarbejde med synsvirksomhederne, som dagligt arbejder med syn af lastbiler.

Den bestående ledigbeds kapacitet i de danske synshaller for lastvogne kan også bruges til vejsidekontrol.

FDL foreslår derfor et samarbejde med synsvirksomhederne. De har ekspertisen og udstyret, så lastbilerne skal blot ledes til en synshal og kontrolleres der.

FDL må konkludere, at Trafikstyrelsens forslag overhovedet ikke er gennemtænkt. Forslaget bærer præg af skrivebordsarbejde uden indsigt i de faktiske forhold.

Transportbranchen har brug for regler, som skaber klarhed for alle. Regler, der er nemme at bruge for branchen og lette at kontrollere for politiet".

### **International Transport Danmark:**



"ITD anser bestræbelserne omkring et ensartet regelsæt i EU, omkring periodisk syn og vejkantkontrol som meget positive. Muligheden for på sigt at opnå gensidig anerkendelse af periodiske syn over hele EU vil kunne bidrage væsentligt til mere effektiv og fleksibel udnyttelse af køretøjer, der anvendes på tværs af grænserne i medlemsstaterne.

*ITD's bemærkninger til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF:* ITD er som ved førnævnte bemærkninger positive over for intensionerne i forslaget, særligt tiltagene vedrørende reduktion af administrative hindringer, udvidet adgang til oplysninger, udveksling af synsresultater mellem medlemsstaterne, ensartede krav til inspektørernes uddannelse mv. Også i dette forslag savnes dog, særligt for erhvervskøretøjer, værktøjer til øget samarbejde og dialog med "branchen" (virksomhederne og deres organisationer) og transparens omkring indsats og statistikker. I lighed med bemærkningerne til førnævnte forslag vil dette kunne medvirke til, at problematiske områder, der afdækkes i forbindelse kontrollerne, i større omfang kan indgå i en målrettet indsats fra operatørerne selv – ved hjælp af egenkontrol, kampagner, information etc. ITD noterer sig også med tilfredshed, at forslaget indeholder en videre tidsramme, inden for hvilken den periodiske tekniske kontrol kan udføres, end det er tilfældet i den danske synslov (efter seneste revision) – nemlig en tidsramme på fire måneder. De nuværende bestemmelser i den danske synslov er efter foreningens opfattelse unødigt restriktive og ufleksible, særligt for erhvervskøretøjer i større flåder – hvilket talrige henvendelser fra erhvervet til brancheorganisationerne siden ikrafttræden af den nye synslov i DK tydeligt indikerer.

ITD står naturligvis til rådighed for en konstruktiv dialog, såfremt ovenstående kommentarer ønskes yderligere uddybet".

#### **MC Touring Club:**

"MC Touring Club Danmark (MCTC) har følgende kommentar til forslaget om periodisk syn (af motorcykler):

Grundlæggende ser MCTC ikke nogen som helst grund til at indføre periodisk syn af motorcykler. Det er almindelig kendt, at de danske motorcykler og scootere er i god teknisk stand, og der foreligger os bekendt ingen som helst dokumentation for, at en periodisk teknisk kontrol skulle få nævneværdig indflydelse på færdselssikkerheden. I oplægget nævnes, at 8 procent af mc-ulykker kan henføres til tekniske mangler. Dette tal forekommer helt utroværdigt og kræver dokumentation fra en uafhængig instans. En omfattende international undersøgelse (MAIDS – [www.maids-study.eu](http://www.maids-study.eu)), som EU selv var med til at finansiere, viste, at det var under 1 procent af ulykker med motoriserede 2-hjulere, som havde tekniske fejl som årsag. En indførelse af periodiske syn – specielt med de korte intervaller som foreslås – vil således ikke styrke færdselssikkerheden i nævneværdig grad, men vil stort set kun tjene



til at sikre milliardindtægter til synsvirksomhederne på bekostning af de europæiske motorcyklister.

Foruden de direkte omkostninger til synene kommer også omkostninger til benzin i forbindelse med kørsel frem og tilbage til synene, øget udslip fra motorerne samt tabt arbejdsfortjeneste og nedsat produktivitet, så de private og samfundsmæssige omkostninger ved periodiske syn for motoriserede 2-hjulere vil slet ikke komme til at stå i et rimeligt forhold til en eventuel minimal gevinst.

Oplæggets påstand om, at antallet af ulykker med motorcykler er stigende, er også yderst tvivlsomt. Når man ser på antallet af dræbte motorcyklister i forhold til antallet af indregistrerede motorcykler, har der både set over lang og kort tid været et markant fald i antallet af dræbte i Danmark. Det samme er i øvrigt tilfældet i andre EU-lande, som vi kender til.

Specielt med hensyn til det foreslåede korte interval på 1 år mellem synene for køretøjer over 6 år skal det anføres, at en stor del af mc-bestanden – især den ældre – kun kører få km pr. år. Der vil således være et meget stort antal motorcykler og scootere – for slet ikke at tale om knallerter – som skal til syn, selv om de kun har kørt omkring 1.000 km eller endnu mindre siden sidste syn. Og for nyere 2-hjulere vil der være mange, som har kørt betydelig under 10.000 km, når de skal til syn første gang. Altså et total spild af tid og ressourcer. Samtidig virker det endnu mere paradoksalt, når man ved, at der for øjeblikket i EU arbejdes på at stille krav til motorcykelproducenterne om, at de skal dokumentere/garantere at deres produkter kan overholde gældende emissionskrav de første 30-40.000 kilometer. Dette vil medføre at de opstillede krav, som også er begrundet i ønsket om reduceret forurening, ikke harmonerer med de foreslåede syns-intervaller set i forhold til det almindelige årlige kørte antal kilometer.

MCTC skal også påpege, at en meget stor del af motorcyklisterne ikke kører i perioden oktober til maj, så hvis motorcykler indkaldes i den periode, vil det give problemer for mange mc-ejere. For mc-ejere er der altså meget stor forskel på, om man bor i Palermo eller i Pandrup.

Imod indførelsen af periodiske syn taler også, at sammenligninger mellem lande, der har periodiske syn af motorcykler, og lande der ikke har, ikke viser nogen sikkerhedsmæssig gevinst for de lande, som allerede har periodiske syn. Det ser ud til, at synene alene tjener til at berige de store synsvirksomheder på forbrugernes bekostning. Dette bakkes for eksempel op af en undersøgelse fra et udvalg i parlamentet i delstaten Victoria i Australien. Her blev det konkluderet, at det ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt var unødvendigt at indføre periodiske syn

(<http://www.parliament.vic.gov.au/archive/rsc/roadworthy/report/rwc.pdf>). Citat (MCTC's oversættelse): Udvalget undersøgte australske jurisdiktioner og New Zealand, som har tvungne syn for motorkøretøjer, og kunne ikke finde



noget overbevisende bevis baseret på uhedsstatistikker, der støtter indførelsen i Victoria... Udvalget fandt, at fejl på køretøjer ikke var nogen signifikant årsag eller bidragsyder til fatale eller alvorlige ulykker... Victoria Police, som gennemførte meget strukturerede undersøgelser af uheld med dødelig udgang, konkluderede, at forbindelsen mellem årsagen til alvorlige uheld og køretøjernes tekniske tilstand (roadworthiness) ikke er signifikant. Endelig peger den danske HVU-undersøgelse af dødsulykker med motorcykler heller ikke på, at indførelse af periodisk syn skulle kunne nedbringe antallet af uheld med motorcykler.

MCTC skal således konkludere, at der ikke findes nogen dokumenteret grund til at indføre periodisk syn for motorcykler og scootere, og at de private og samfundsøkonomiske omkostninger langt vil overstige eventuelle fordele.

### **Motorhistorisk Samråd:**

”Motorhistorisk Samråd har gennemgået lovpakken og har følgende kommentarer:

#### Overordnet

MhS hilser det velkomment, at der på EU-plan kommer ens regler for periodisk kontrol med motorkøretøjer samt vejsidesyn for erhvervskøretøjer, men at der **ikke** bør ske en forringelse af de nuværende regler / lempelser for historiske køretøjer i Danmark.

#### Konkret

”Det overlades til medlemsstaterne selv, om synsperioden for historiske køretøjer skal forlænges udover forordningens udgangspunkt”: MhS ønsker, at de nuværende regler/lempelser fortsætter, således at der eksempelvis fortsat skal være:

- 8årig syn for veteranbiler, hvis de er mere end 35 år
- Motorcykler, lette påhængsvogne og traktorer fortsat undtages fra syn (undtagen ejerskiftesyn), hvis de er mere 35 år
- At alle historiske erhvervskøretøjer undtages i relation til reglerne om vejsidesyn
- At de nuværende regler / lempelser nationalt bibeholdes for alle historiske køretøjer

Vi ser gerne, at kravet om syn hvert år, hvis køretøjet har kørt mere end 160.000 km. i løbet af køretøjets første seks år, fuldstændig bortfalder for historiske køretøjer. Antal kørte kilometer for historiske køretøjer har minimal betydning.



Udkastet lægger op til, at historiske køretøjer defineres som værende 30 år. Dette finder MhS fuldt i tråd med den internationale motorhistoriske organisation FIVA, som netop definerer historiske køretøjer som værende 30 år – i Danmark er grænsen for registrering af historiske køretøjer 35 år.

Er denne aldersdefinition noget, som man fra dansk side nationalt / internationalt vil se nærmere på, så man i Danmark kan få veteranstatus efter 30 år?"

#### **Motorcykelbranchens Landsforbund:**

"Motorcykelbranchens Landsforbund skal hermed på vegne af en del af vor kreds af medlemmer fremkomme med bemærkning til EU-Kommissionens forslag til obligatorisk syn af 2-hjulede køretøjer med hastighed over 25 km/t.

Spørgsmålet var senest oppe og vende nationalt medio 2007 og blev den gang afvist af Færdselssikkerhedskommissionen bl.a. med henvisning til svenske og tyske undersøgelser, hvor der i undersøgelserne ikke blev skelnet mellem fejl af sikkerhedsmæssig karakter og andre fejl i øvrigt, - fejl som i øvrigt var væsentligt færre end gældende for 4-hjulede køretøjer.

I 2004 fik ACEM (European Motorcycle Manufacturers Association) udarbejdet en rapport på baggrund af ca. 1.000 uheld.

Rapporten går imod deres egen anbefaling om periodisk syn, idet rapporten konkluderer, at under 1% af uheldene i undersøgelsen skyldes tekniske fejl og mangler.

At indførelsen af periodisk syn på 2-hjulede køretøjer vil bibringe synsbranchen flere arbejdspladser må bero på ønsketænkning, da synsbranchen i Danmark har haft og fortsat har en overkapacitet.

Forslaget om indførelse af periodisk syn af 2-hjulede køretøjer med hastighed over 25 km/t vil efter vor bedste overbevisning ikke få den ønskede effekt, - hverken på det færdselssikkerhedsmæssige eller det beskæftigelsesmæssige område, og vil kun betyde en yderligere udgift for brugerne af 2-hjulede køretøjer".

#### **Motorcykel Forhandler Foreningen:**

"Periodisk syn af køretøjer til brug på offentlig vej ses som et redskab til at sikre den tekniske og sikkerhedsmæssige forhold er i en sådan stand, at de køretøjer der benytter vejarealerne ikke kan forårsage ulykker grundet tekniske defekter, er et synspunkt vi deler med Færdselsstyrelsen.

MFF er dog **ikke** af den opfattelse, at et periodisk syn af motorcykler vil ændre på den tekniske og sikkerhedsmæssige standard på motorcykler, men kan kun opfatte dette som en ekstra byrde der pålægges motorcyklisterne i Danmark.



MFF vil i det efterfølgende uddybe dette synspunkt, hvoraf det tydeligt fremgår

- At staten kan se frem til at **miste** en indtægt ikke under 45 millioner kroner.
- At motorcykel branchen som helhed vil få yderligere omsætnings tilbagegang
- Med tab af arbejdspladser til følge
- At sikkerheden på vejene ikke ændres
- MFF undrer sig

Vi kan derfor ikke se, hverken den tekniske begrundede nødvendighed af dette tiltag, eller politikernes behov for at belaste sine vælgere med yderligere byrder på op til 35 millioner kroner, når det forventeligt ikke vil medføre noget positivt resultat for trafikikkerheden overhovedet.

#### Økonomi

Bestanden af motorcykler i Danmark er i størrelse orden 145.000 enheder registret på nummerplade.

Hovedparten af bestanden, tæt på 55 %, har første registreringsdag før 1994. Årsagen til denne ældre bestand, skal ses i lyset af at motorcyklen, *for så vidt angår denne del af bestanden*, ikke er et dagligt transportmiddel, men en passioneret hobby hvor netop de tekniske detaljer *er* selve ejerglæden ved motorcyklen.

Disse motorcykler bliver kun i mindre eller ringe grad benyttet og der er da heller ingen undersøgelser i forbindelse med uheld overhovedet, der påviser at netop disse skulle udgøre nogen sikkerhedsmæssig risiko.

Det er også vores klare opfattelse, ved samtaler med vore kunder, at kunderne ikke ønsker denne ekstra økonomiske byrde i disse krisetider og derfor vil fravælge køretøjets registrering hvis tvungne syn indføres.

At indføre periodisk syn af motorcykler vil derfor medføre følgende konsekvens:

Konservativt beregnet vil 30 % af de nu indregistrerede motorcykler blive afmeldt, da det ikke er en nødvendig omkostning i den kriseramte danskers husholdnings budget.

Dette vil derfor medføre et årligt provenu tab til staten på ikke under 19 millioner kroner fra afgiften på de lovpligtige ansvarspræmier. (afgiften er 30 % af den opkrævede præmie pr. år) Dette vil også medføre et årligt provenu tab til staten på ikke under 26 millioner kroner fra ejer afgiften.



Samlet vil staten derfor forventeligt måtte notere sig et indtægts tab, i forhold til nuværende niveau, på ikke under 45 millioner kroner årligt!

Moms indtægter fra tvungne syn af den tilbageværende bestand vil skønmæssigt andrage 6,8 millioner kroner. Altså er der for staten IKKE tale om en indtægtsgivende forretning, men derimod en forudsigelig særdeles tabsgivende!

Flere i arbejde? NEJ- tværtimod!

Af forslaget fremgår også, at netop synshallerne skulle generere flere arbejdspladser. Denne påstand er der ingen belæg for overhovedet, idet der er en tydelig overkapacitet generelt i de danske synshaller.

At nedgangen i totalbestanden vil reducere motorcykelbranchens eksistensgrundlag er utvivlsomt, hvorfor yderligere reducere af medarbejderstaben i motorcykelbranchen til arbejdsløshed, er uomtvistelig.

Hvis periodisk syn indføres, vil de resterende mere end 100.000 vælgere og ejere af motorcykler kunne imødesee en ekstra afgift / udgift på syn af sin hobby, samlet i størrelsesordenen 34 millioner kroner til syns gebyrer.

En afgift der ikke tilfalder statskassen, men synshallerne, hvilket gør det yderligere svært at se formålet med en mulig indførelse af periodisk syn af motorcykler i Danmark.

MFF undrer sig:

Hvis man ønsker at samle 2 vandrør i et hus, hvor den største fare er vand på gulvet, kræver det en statsaut.reparatør for at måtte foretage reparationen.

Hvis man derimod som forbruger, *uden uddannelse overhovedet*, selv ønsker at forsøge sig med reparation af bremses og andre trafikikkerhedsmæssige komponenter, tillades dette uhindret på trods af konsekvensernes indlysende alvorlighed set i forhold til vandrør.

Hvis man reelt ønskede at gøre noget effektivt ved den tekniske trafikikkerhed, kunne man se på måden man i Tyskland håndterer dette problem, nemlig ved hjælp af "meisterprüfung" uddannelsen i auto og mc branchen. Forbrugeren og trafikikkerheden får derved den nødvendige garanti for fagmæssigt korrekt udført arbejde og hvor konsekvensen for indehaveren af certificeringen, hvis der opstår tvivl om arbejdets udførelse så er, at denne kan fratages retten til at drive virksomhed.

Dette kendes bla. fra el og vvs branchen her i landet, men desværre benytter man sig ikke af dette i trafikikkerheds sammenhænge, et forhold vi i MFF undrer os over.



Derfor ... efter vores bedste faglige bedømmelse vil periodisk syn være af utrolig begrænset værdi, hvis nogen overhovedet for færdselssikkerheden, men til stor irritation for de mere end 100.000 vælgere i Danmark, der som ansvarlige trafikanter har motorcyklen som transportmiddel.

### **Tekniske Konsulenter for Vejtransport:**

Generelt

Vi bemærker, at der er tale om minimumsregler til køretøjers indretning og udstyr, hvor de enkelte lande fortsat kan have regler som i højere grad understøtter færdselssikkerheden.

Vi bemærker også, at køretøjer fortsat skal til periodisk syn i det land hvor de er registrerede.

Vi bemærker dog også den afsluttende bemærkning i Europa-Kommissionens Memo af 13. juli 2012;

”En sådan adgang til oplysninger på tværs af EU-medlemsstaterne vil potentielt føre til fælles anerkendelse af synsrapporter, når den fornødne harmonisering af teknisk kontrol nås på EU niveau”.

Vi opfatter derfor forslaget som oplæg til en EU-standard for syn af køretøjer, hvilket på sigt kan betyde, at der kan opnås yderligere fordele ved at udflage danske køretøjer, såfremt andre EU lande generelt tilbyder syn på lempeligere vilkår.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport mener således, at det i længden være vil uholdbart, at opretholde skrapere krav til danske syn af køretøjer, end de krav som gælder ved syn af køretøjer i det øvrige EU.

Som motivation for forslaget til det nye direktiv anføres blandt andet at det ”tager sigte på at bidrage til at nå målet om at nedbringe antallet af trafikdræbte med 50 % senest i 2020” (afsnit 1, side 2).

Europa-Kommissionens Memo af 13. juli 2012 indeholder afsnittet ”Nøgletal og fakta” hvor der bl.a. vises to grafer. For begge grafer gælder, at det ikke fuldstændigt klart for os, hvilke undersøgelser der ligger bag. Den første graf (på side 7) viser at uheld med ældre køretøjer er mere alvorlige en ulykker med nye køretøjer. Den løbende tekniske udvikling af europæiske køretøjer taget i betragtning, er dette ikke overraskende. Derimod står det os ikke klar hvorledes grafen dokumenter at ”antallet af alvorlige ulykker (med trafikdrab), der skyldes tekniske defekter, stiger væsentligt efter 5-6 år”.





Den anden graf viser at antallet af motorcyklister som dræbes i den europæiske trafik er faldet fra 2001 til 2010, men det står ikke klart for os hvorledes dette fald relaterer til synsfrekvensen af køretøjerne. Især når det tages i betragtning at der ikke er krav om periodisk syn af motorcykler i 11 af de 27 EU-lande.

Vi savner således dokumentation for at hyppigere syn af ældre køretøjer vil give den ønskede virkning, og frygter at det primære resultat af forslaget, vil være en økonomisk belastning af europæiske køretøjsere.

#### Krav til køretøjer som fremstiles til periodisk syn

I afsnit 3 i forslaget til bilag til direktivet er listet de minimumskrav der anses for nødvendige for godkendelse af køretøjet. Såfremt de foreslåede minimumskrav bliver gældende for Danmarks vedkommende, mener vi at forskellen mellem kravene til typegodkendelse af et givet køretøj, og kravene ved periodesyn af køretøjet, øges i forhold til den nuværende situation i Danmark. Dette gælder ikke mindst for kravene til køretøjers bremsepræstation. Vi frygter således, at indførelse af krav som anført i høringsforslaget, til køretøjer der fremstilles til periodiske syn, på sigt vil medvirke til en forværring af trafiksikkerheden. Det virker ikke velovervejet, at der er meget detaljerede EU-krav til nye køretøjer, men at køretøjer som er ude at køre, kan godkendes med lavere sikkerhedskrav.

Undersøgelser af bremses på tunge påhængskøretøjer viser at danske påhængskøretøjers bremse præstation er blandt de bedste i Europa. Til trods for benyttelse af få resurser er det lykkedes at få et godt resultat. Efter forslaget om periodisk kontrol af køretøjer vil en tung påhængsvogn kunne godkendes med en bremsepræstation på 40% mod den i dag i Danmark gældende på 50%. Efter det fremsendte forslag så vil EU direktiv 2010/48 være skillelinje for om gamle køretøjer kan godkendes med dårligere bremses.

De reducerede krav til brugte køretøjer bremsevne i forhold til nye køretøjer, ses ligeledes at være gældende for øvrige køretøjskategorier.

#### Konklusion

Foreningen af tekniske konsulenter for vejtransport udtrykker sin bekymring for, hvorvidt den foreslåede harmonisering af periodisk kontrol af køretøjer, vil give den ønskede reduktion af tilskadekomne i trafikken.

Foreningen af tekniske konsulenter for vejtransport opfordrer til, at der arbejdes for, at køretøjer ved periodiske syn skal opfylde de samme krav som var gældende ved ibrugtagning af køretøjet, uanset køretøjets alder.

Foreningen af tekniske konsulenter for vejtransport udtrykker sin bekymring for, om harmonisering af periodisk kontrol af køretøjer er påbegyndt på for lavt et niveau.



#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget**

Forslaget forventes i sin nuværende form at have følgende økonomiske og administrative konsekvenser:

Forslaget forventes at medføre 800.000 ekstra periodiske syn om året og dermed betydelige ekstra udgifter for danske køretøjs ejere og dermed ekstra udgifter i størrelsesordenen 350 mio. kr, hvis det vedtages i sin nuværende form.

For synsvirksomhederne vil forslaget betyde et udvidet indtægtsgrundlag med omkring dobbelt så mange periodiske syn, men også betydelige udgifter til indkøb af nyt prøvningsudstyr, forventeligt i størrelsesordenen 79 mio. kr.

De statslige IT-systemer, som håndterer indkaldelse og registrering af synsresultater, vil skulle udbygges for at kunne håndtere

- ekstra køretøjskategorier
- hyppigere indkaldelser
- flere synsresultater
- nyt fejlklassifikationssystem
- udveksling af synsresultater i EU
- registrering af små knallerter (før 2006)
- risikovurdering af erhvervskøretøjer

Det vurderes, at omkostningerne hertil vil beløbe sig til i størrelsesordenen 30 mio. kr., hvortil skal lægges et endnu ukendt beløb til ændring af de IT-systemer hos synsvirksomhederne, som kommunikerer med de statslige IT-systemer.

Antallet af inspektører, som udfører tilsyn med synsvirksomhederne, vil skulle udvides. Det vurderes, at udvidelsen vil være i størrelsesordenen 7 årsværk til supplement af de nuværende 10 synsinspektører.

Antallet af klagesager må antages at blive fordoblet, med deraf følgende tilpasning af personaleressourcer i størrelsesordenen 1 årsværk. Forslaget forventes ikke at medføre øgede udgifter for staten, da udgiften til synsinspektører og til klagesagsbehandling vil være fuldt brugerfinansieret via synsvirksomhedernes betaling til dækning af tilsynsaktiviteter, jf. Lov om godkendelse og syn af køretøjer, § 15.



Der kan forventes en mindre nedgang i antal færdselsuheld på grund af reduktion i tekniske mangler og tilsvarende besparelser. En formindskelse i luftforurening ved hyppigere kontrol af emissioner skønnes opvejet af den ekstra kørsel til syn. Der forventes en nedgang i antal støjende motorcykler og konstruktivt ændrede knallerter, hvilket medfører sparede velfærdstab (støj) og sparede færdselsuheld for knallerter.

Forslaget forventes således at have betydelige, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser.

Trafikstyrelsen har anmodet Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport om at udarbejde en cost-benefit analyse, som mere detaljeret belyser forslagets økonomiske konsekvenser. Der forventes at foreligge delresultater fra analysen primo november 2012 og en endelig rapport i december 2012.

Merudgifter afholdes jf. gældende budgetvejledning, indenfor relevante myndigheders eksisterende rammer.

## **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet, idet målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne, da de eksisterende krav er gennemført uensartet og der er store afvigelser med håndhævelsen af den tekniske kontrol, hvilket medfører negative virkninger for både færdselssikkerheden og det indre marked.

Regeringen deler denne holdning og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

## **6. Regeringens generelle holdning**

Regeringen finder forslagets formål om at fastsætte ajourførte harmoniserede regler om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet meget vigtig. Regeringen finder ikke mindst de dele af forslaget, som vedrører harmonisering af kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer med henblik på at sikre ensartede syn i Unionen vigtige, idet harmonisering af sådanne krav vil mindske risikoen for ”synsshopping” på tværs af landegrænserne. Regeringen finder det selvsagt ligeledes vigtigt, at kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer er proportionale med forslagets formål.

Regeringen finder det endvidere vigtigt, at der i forbindelse med drøftelserne af forslaget inddrages en bredere palet af uafhængige videnskabelige vurderinger. Dette gælder ikke mindst vurderinger af effekten af de dele af forslaget, som vedrører inddragelse af to-hjulede køretøjer, mellemstore påhængsvogne og



campingvogne i forordningens anvendelsesområde. Der bør endvidere ske en uafhængig videnskabelig vurdering af de dele af forslaget, som vedrører hyppigere kontrol af personbiler og andre lette køretøjer end svarende til i dag. Baggrunden herfor er at danske cost-benefit beregninger fra 2007 af hyppigere syn - på linje med tyske cost-benefit beregninger af det aktuelle forslag og i modsætning til Kommissionens analyse - sætter spørgsmålstegn ved, om de økonomiske fordele står mål med udgifterne.

På baggrund heraf er Regeringen positivt indstillet over for at harmonisere kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer på et proportionalt niveau, da det er væsentligt, at der anvendes fælles standarder, men at investeringen i tid og udstyr bør stå mål med det forventede udbytte. Regeringen er ikke afvisende over for at inkludere to-hjulede køretøjer og mellemstore påhængsvogne og campingvogne i ordningen med periodisk syn. Regeringen kan derimod ikke støtte hyppigere kontrol af personbiler og andre lette køretøjer end svarende til i dag, da der er på baggrund af de foreliggende beregninger foreligger tvetydig dokumentation for effekterne af forøget synsfrekvens.

Regeringen kan tilslutte sig den valgte fremgangsmåde, hvor de grundlæggende bestemmelser fastlægges i en forordning, vedtaget af Rådet og Europa Parlamentet.

Regeringen finder dog ikke, at der bør delegeres beføjelser til Kommissionen til at tilpasse reglerne for, hvilke køretøjer der er omfattet af periodisk syn, og hvor ofte disse køretøjer skal synes. Baggrunden herfor er, at tilpasning af disse regler kan indebære betydeligt forøgede samlede udgifter for et stort antal køretøjs ejere, og der vurderes således at være tale om ændringer af væsentlige elementer i den lovgivningsmæssige retsakt. Regeringen er imidlertid positiv over for, at der delegeres beføjelser til Kommissionen til at tilpasse forordningens bilag. Regeringen finder dog, at tilpasningen af bilagene bør ske gennem vedtagelse af gennemførelsesretsakter, da tilpasning af bilagene vurderes at være af en vigtighed, som fordrer medlemsstatskontrol tidligt i beslutningsprocessen.

Forslaget forventes at have betydelige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser. Der skal sikres sammenhæng mellem mål, midler og finansiering, hvorfor det vil være nødvendigt med grundige økonomiske analyser, særligt af de forudsætninger, der indgår i Kommissionens konsekvensanalyse.

Trafikstyrelsen har anmodet Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport om at udarbejde en cost-benefit analyse, som mere detaljeret belyser forslagets økonomiske konsekvenser. Der forventes at foreligge delresultater fra analysen primo november 2012 og en endelig rapport i december 2012. Regeringen vil tage spørgsmålet op igen, såfremt analysen utvetydigt dokumenterer, at der er en væsentlig trafikikkerhedsmæssig og miljømæssig forbedring, der står mål med udgifterne forbundet hermed.



## 7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er blevet præsenteret og er i gang med at blive forhandlet på møder i Transportarbejdsgruppen, men en del lande har taget forbehold over for det meget ambitiøse forslag.

Alle lande støtter forslagens formål: At forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet.

En række større EU-lande har fremført ønske om at forslaget skal ændres fra forordning til direktiv.

Visse lande har stillet spørgsmål ved, hvorvidt forordningen giver Kommissionen for vide beføjelser til at vedtage delegerede retsakter.

En række større EU-lande har udtrykt tvivl om, hvorvidt forslaget bidrager til opfyldelsen af dets formål om øget færdselssikkerhed og forbedring af miljøet. Der er således skepsis blandt et flertal af landene mod Kommissionens forslag om at indføre krav om hyppigere kontrol af personbiler og andre lette køretøjer.

På baggrund en orienterende debat på rådsmødet for transportministrene den 29. oktober 2012 og drøftelserne i Transportarbejdsgruppen har det cypriotiske formandskab fremsat en række kompromisforslag. Flere medlemslande ser positivt på formandskabets ændringer, som bl.a. ændrer forslagens juridiske form til et direktiv i stedet for en forordning, og sænker ambitionsniveauet for forslagens anvendelsesområde og synsfrekvens.

Kompromisforslaget nævner i artikel 1 den grundlæggende ændring, at direktivet fastsætter minimumskrav for periodisk syn af køretøjer.

Under behandlingen af kompromisforslagene i Transportarbejdsgruppen har en række større lande givet udtryk for, at de fortsat ikke finder, at der er grundlag for at hæve synsfrekvensen til årlige syn for ældre personbiler. Der har således været opbakning til, at frekvensen for syn ikke øges yderligere i forhold til de nuværende regler, ligesom der har været opbakning til at undtage motorcykler i forslaget.

Formandskabet stiler mod en generel indstilling den 20. december 2012. En del lande har udtrykt utilfredshed med tidsrammen, som landene finder, er for snæver til en tilstrækkelig gennemgang af det ret omfattende materiale i kompromisforslaget.

## 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

## 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget



Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 19. september 2012. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 26. oktober 2012 med henblik på forhandlingsoplæg.



## Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten

KOM (2011) 665

Revideret notat

### Resumé:

*Kommissionen foreslår, at der oprettes en ny infrastrukturfacilitet kaldet Connecting Europe-faciliteten, som skal finansiere infrastruktur på transport-, energi og IKT området i perioden 2014-20. Formålet med forslaget er at fremme den europæiske vækstdagsorden, herunder konkurrenceevne, økonomisk, social og territorial samhørighed i det indre marked. Faciliteten er en del af den flerårige finansielle ramme for 2014-20, og forordningens vedtagelse afhænger derfor af vedtagelsen af den samlede flerårige finansielle ramme. Faciliteten hænger tæt sammen med de sektorspecifikke retningslinjer på transport-, energi- og IKT-området, som fastlægger hvordan tildeelingen af midler til infrastrukturprojekter skal prioriteres indenfor de tre områder.*

*Der blev opnået delvis generel indstilling på forslaget på rådsmødet (TTE) den 7. juni 2012. Sagen er sat på dagsordenen for rådsmødet (TTE) den 20. december 2012 til fremskridtsrapport.*

### 1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning blev modtaget i engelsk sprogversion den 19. oktober 2011. Dansk sprogversion forelå den 4. november 2011.

Connecting Europe-faciliteten (CEF) er en videreførelse og udvidelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007 af 20. juni 2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet (TEN-finansforordningen). Vedtagelse af forordningen indebærer derfor en ophævelse af 680/2007 (EF).

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 172 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Det generelle retlige grundlag for de transeuropæiske net findes i afsnit XVI, artikel 170-172 i TEUF. Forslaget vedtages efter almindelig lovgivningsprocedure og med kvalificeret flertal.

Formålet med forslaget er overordnet at fremme den europæiske vækstdagsorden, herunder konkurrenceevne, økonomisk, social og territorial samhørighed i det indre marked. Connecting Europe-faciliteten indeholder forslag til at finan-



siere projekter, der kan udfylde hullerne i Europas energi-, transport- og IKT-infrastruktur, og som ikke ellers ville blive finansieret af markedet. Ifølge Kommissionen skal Connecting Europe-faciliteten fokusere på intelligente, bæredygtige og fuldt sammenkoblede transport-, energi- og telekommunikationsnet samt øvrige digitale tjenester. Midlerne skal ifølge Kommissionen også bidrage til fremadrettet at gøre Europas økonomi grønnere ved på tværs at fremme EU's 2020-mål på energi- og klimaområdet, herunder mere miljø- og klimavenlige transportformer, højhastighedsbredder og fremme af vedvarende energi i overensstemmelse med Europa 2020-strategien. Investeringer i energiinfrastruktur har desuden til formål at fremme integrationen på det indre marked i energisektoren, mindske EU's energifafhængighed og øge forsyningssikkerheden.

Infrastrukturlovgivningen er endvidere et af de 12 nøgleinitiativer i Akten for Det Indre Marked, hvor det fremgår, at infrastrukturlovgivningen skal medvirke til at identificere og udrulle strategiske projekter af europæisk betydning samt sikre sammenhæng i den europæiske infrastruktur.

Det bemærkes, at der i dag finansieres infrastruktur af forskellige midler på EU-niveau, herunder TEN og samhørighedsmidler. TEN administreres ligesom de kommende CEF-midler fra centralt hold, mens samhørighedsmidlerne administreres decentralt af medlemsstaterne.

CEF består dels af nærværende forslag, der regulerer hvor mange midler, der er til rådighed, og hvordan de fordeles mellem sektorer og inden for sektorer, og dels tre sektorspecifikke guidelines, der fastlægger, hvordan tildelingen af midler til infrastrukturprojekter skal prioriteres indenfor de tre områder. Udvalgelse af projekter, der opnår støtte, varetages af et centralt EU-agentur på baggrund af ansøgningsrunder.

Kommissionen foreslår at åbne mulighed for brug af innovative finansieringsinstrumenter som f.eks. garantier og projektobligationer for at mobilisere private investeringer. Anvendelsen af disse reguleres i finansforordningen.

Det bemærkes, at Kommissionen har foreslået, at der afsættes i alt 40 mia. euro, svarende til ca. 300 mia. kr. i perioden 2014-20, hvoraf 21,7 mia. euro (ca. 163 mia. kr.) afsættes til transportinfrastruktur, 9,1 mia. euro (ca. 68 mia. kr.) afsættes til energiinfrastruktur og 9,2 mia. euro (ca. 69 mia. kr.) afsættes til IKT-infrastruktur. Det bemærkes, at der er tale om en stigning på 226 pct. i forhold til midler afsat til infrastruktur i 2007-13. Hertil kommer 10 mia. euro (ca. 75 mia. kr.) fra samhørighedsmidlerne afsat til transportprojekter i samhørighedslandene. Det bemærkes, at den endelige beløbsramme fastsættes som del af de afsluttende forhandlinger om den flerårige finansielle ramme for 2014-20, hvorfor det endelige beløb og fordelingen mellem sektorer kan ændre sig. De tre sektorer er nærmere beskrevet nedenfor.

### *Transportinfrastruktur*





Skabelsen af transeuropæiske transportnet har været en EU-prioritet siden det indre markeds ikrafttrædelse, og har haft til formål at sikre den fri bevægelighed for varer og arbejdskraft i praksis. Der foreslås afsat 21,7 mia. euro til at få opgraderet og grønnet Europas transportnet, anlagt de manglende forbindelser og fjernet flaskehalse. Hertil kommer 10 mia. euro fra samhørighedsmidlerne afsat til transportprojekter i samhørighedslandene. Formålet er at forbedre forbindelserne mellem de forskellige dele af EU for at gøre det lettere for forskellige lande at handle med hinanden og lette trafikken mellem dem. Det bemærkes, at transportinfrastruktur på EU-niveau i dag og fremover vil kunne finansieres af forskellige kilder, herunder CEF, samhørighedsmidler i de mindre velhavende regioner samt de nævnte innovative finansieringsinstrumenter.

Transportafsnittet indeholder en bestemmelse om, at tilskudsfinansiering til projekter med påviselige indtægtskilder fra brugerbetaling primært skal stå til rådighed for projektforberejdelser og navnlig vurderingen af det offentlig-privatte partnerskab.

#### *Energiinfrastruktur*

I Kommissionens forslag er der afsat 9,1 mia. euro til transeuropæiske infrastrukturer, der kan hjælpe med til at opfylde EU 2020-målene på energi- og klimaområdet og fjerne finansielle huller og flaskehalse. Fokus er på udbygning og bedre sammenkobling af el- og gasnettene i Europa, med det formål at sikre forbedring af det indre marked i energisektoren, øget forsyningssikkerhed og bæredygtig udvikling, bl.a. i kraft af bedre muligheder for at integrere stigende mængder af vedvarende energi i elnettet på en samfundsmæssig omkostningseffektiv måde overalt i EU. Det bemærkes, at energiinfrastruktur i dag og fremover, vil kunne finansieres af forskellige kilder, herunder CEF og samhørighedsmidler i de mindre velhavende regioner.

#### *IKT- infrastruktur*

I Kommissionens forslag er der afsat 9,2 mia. euro til investeringer i hurtige og meget hurtige bredbåndsnet og digitale tjenester, der kan hjælpe med til at opfylde EU 2020-målene på bredbåndsområdet, manglende kapitaltilførsel i lyset af den finansielle økonomiske krise og flaskehalse, affødt af markedsfejl. Formålet er at understøtte udviklingen af det indre marked, herunder det digitale indre marked, samt Europas langsigtede konkurrenceevne.

I den Digitale Dagsorden for Europa er målet for 2020, at alle skal have bredbåndsadgang med mindst 30 Mbps, og mindst 50 % af alle husstande med over 100 Mbps. Der vil både kunne ydes investeringshjælp i form af projektobligationer, idet projektobligationer vurderes mindre indgribende i markedsmekanismene, og egentlig støtte, som tilmed vil kunne suppleres med samhørighedsmidler, afhængig af det enkelte projekt. Det bemærkes, at bredbåndsinfrastruktur i dag og fremover på EU-niveau, vil kunne finansieres af forskellige kilder, herunder CEF, og strukturfondsmidler i de mindre velhavende regioner. Det bemærkes, at bredbåndsinfrastruktur ikke i dag kan finansieres via TEN.



Inden for digitale tjenester foreslår Kommissionen at der afsættes midler til at yde tilskud til etablering af de infrastrukturer, der er nødvendige for at kunne indføre paneuropæiske tjenester til f.eks. e-signatur/e-ID, adgang til offentlige data, elektroniske udbud, elektroniske sygejournaler, Europeana, eJustice og opbygning af kritiske infrastrukturer (sikkerhedsaspektet), beskyttelse af børn på internettet samt kunderelaterede tjenester. Projektmidlerne skal således bruges til at fremme interoperabilitet på tværs af offentlige, nationale systemer, så de kan bruges på europæisk plan. En europæisk interoperabel serviceinfrastruktur har ikke noget naturligt ejerskab, og medlemsstater kan derfor ikke på egen hånd forventes enkeltvis at have incitamentet til at anvende nationale midler til at sikre interoperabilitet på tværs af nationale systemer.

De nærmere bestemmelser for de tre områder fastlægges i de sektorspecifikke guidelines (KOM(2011) 650/2 fsva. transport (TEN-T), KOM (2011) 658 fsva. energi samt KOM(2011) 657/3 fsva. IKT). Hertil kommer, at der lægges op til anvendelse af innovative finansielle instrumenter. Disse reguleres i finansforordningen, KOM(2010) 815.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Forslaget kræver ikke ændringer i dansk lovgivning.

## **3. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. oktober 2011 med høringsfrist den 9. november 2011, i EU-specialudvalget for IT- og telekommunikation d. 19. oktober 2011 med frist d. 2. november 2011 og i EU-specialudvalget for Klima- og Energipolitik d. 19. oktober 2011.

Følgende organisationer har afgivet bemærkninger.

### ***Dansk Industri***

Velfungerende grænseoverskridende infrastruktur er en forudsætning for europæisk konkurrenceevne. EU's budget kan løfte investering i grænseoverskridende infrastruktur, som uden EU's midler ikke ville blive realiseret. Det gælder inden for såvel transport og energi som IKT. DI hilser derfor forslagets budgetmæssige opprioritering af europæisk infrastruktur igennem 'Connecting Europe Facility' velkommen.

DI ser positivt på forslagets sigte om at forenkle og skabe gennemsigtighed i allokeringen af midler, ikke mindst i forhold til at skabe en sammenhængende ramme for tildelingen af midler på tværs af de tre sektorer. I lyset af infrastrukturens betydning for økonomisk vækst beklager DI, at der 'kun' er afsat godt 4



pct. af det samlede EU budget, svarende til 40 mia. euro, til investeringer i infrastruktur gennem 'Connecting Europe Facility'.

EU-Kommissionens egne tal viser, at det frem mod 2020 skal investeres 500 mia. euro for på tilfredsstillende vis at udbygge den europæiske transportinfrastruktur i overensstemmelse med ønsket om et sammenhængende indre marked. EU-Kommissionens energiinfrastrukturpakke fra november 2010 peger endvidere på, at der frem mod 2020 skal investeres i størrelsesordenen 200 mia. euro i energiinfrastruktur, for at EU kan leve op til sine energi- og klimamålsætninger. Endeligt fastslår EU-Kommissionen, at der skal investeres omkring 270 mia. euro for at realisere målsætningen om hurtig bredbåndsforbindelse til alle borgere og virksomheder i Europa.

Selv om hovedparten af finansieringen skal løftes af medlemslandene, vidner investeringsbehovet inden for transport, energi og IKT om, at 'Connecting Europe Facility' med den foreslåede størrelse på 40 mia. euro langt fra alene er tilstrækkelig til at sikre EU2020 strategiens målsætninger om et mobilt, ressourceeffektivt og innovativt Europa. Et tæt offentligt privat partnerskab er derfor en nødvendighed for at løfte investeringsbehovet. I forlængelse heraf ser DI positivt på forslaget om at gøre større brug af innovative finansieringsredskaber i forbindelse med større infrastrukturprojekter, f.eks. ved hjælp af udlån gennem den Europæiske Investeringsbank.

I forhold til udstedelse af såkaldte projektobligationer finder DI det vigtigt, at der udvises forsigtighed, således at 'budgetgarantier' forbeholdes projekter, hvor grundig analyse viser, at projekterne er rentable fra såvel et finansielt som et samfunds-økonomisk perspektiv.

DI understreger endvidere vigtigheden af, at der altid foretages en samfundsøkonomisk vurdering og evaluering af de enkelte projekter, der skal modtage støtte fra 'Connecting Europe Facility', og at tildelingen baseres på hvilke projekter, der bidrager mest til vækst dagsordenen. Desuden bør det være en grundpræmis, at omkostninger til investeringer, der modtager støtte, fordeles mellem landene på en måde, der både sikrer dansk og europæisk konkurrenceevne.

#### *Særlige bemærkninger til TEN-T*

Økonomisk vækst er betinget af varers og personers frie mobilitet. Det gælder historisk såvel som det gælder for genopretningen af europæiske økonomier. DI anser af samme grund udviklingen af det transporteuropæiske netværk for transport, som grundstenen for den grænseoverskridende mobilitet og derved som et bærende element for Europas fremtidige vækstmuligheder.

For danske virksomheder er arbejdskraftens frie bevægelighed og adgang til transport af varer via velfungerende infrastruktur af væsentlig betydning for virksomhedernes konkurrencekraft. Særligt for eksporterende virksomheder er



den grænseoverskridende infrastruktur inden for EU, herunder specielt Danmarks infrastrukturelle forbindelse til vores nabolande, af afgørende betydning. I den nuværende flerårige finansielle ramme (2007-2013) er der afsat 8 mia. euro. EU-kommissionen foreslog imidlertid i sin tid at afsætte 20 mia. til TEN-T. Det blev efterfølgende beskåret dramatisk i Rådet. Fra dansk side bør der i rådsforhandlingerne insisteres på, at beløbet på 21.7 mia. euro til transportinfrastruktur, som EU-Kommissionen har foreslået, som minimum fastholdes.

#### *Særlige bemærkninger til TEN-E*

Grundlæggende er det DI's holdning, at investeringer i energiinfrastruktur så vidt muligt skal være drevet af kommercielle interesser. For energiinfrastruktur er der imidlertid en række forhold, der betyder, at mange projekter af strategisk betydning for det indre marked for energi og for omstillingen af energisystemer ikke er kommercielt levedygtige.

Hidtil, under TEN-E, har der i perioden 2007-2013 været afsat 155 mio. euro til energiinfrastruktur. Med de godt 9,1 mia. euro, som foreslås afsat til energiinfrastruktur i perioden 2014-2020 under 'Connecting Europe Facility', er der tale om en væsentlig – og hensigtsmæssig – opprioritering af energiinfrastrukturen, som DI betragter som et strategisk vigtigt indsatsområde på EU niveau. Fra dansk side bør der derfor stilles krav om, at de 9,1 mia. euro som minimum fastholdes.

#### *Særlige bemærkninger til IKT*

DI er enig i, at det er vigtigt at fremme den digitale infrastruktur i EU. Men DI er ikke enig i prioriteringen af midler, som kommissionen lægger op til. Af de 9,2 mia. euro, der afsættes, foreslår kommissionen, at 7,1 mia. kr. bruges til infrastruktur, mens kun en mindre del målrettes selve anvendelsen af bredbånd. I Nordeuropa er udbygning af infrastruktur hovedsageligt markedsdrevet. I et dansk perspektiv er offentlig støtte til udbygning af digital infrastruktur derfor ikke den mest hensigtsmæssige prioritering.

Investeringer i digital infrastruktur giver kun mening i det omfang, at det samtidig lykkes at øge efterspørgslen på digitale tjenester. DI ser derfor gerne, at flere midler målrettes brug af offentlige digitale tjenester. Det kan være på velfærdsteknologiområdet eller inden for uddannelse og andre e-government tjenester, hvor brug af (3D-) billeder kan være med til at øge brugervenligheden, styrke den objektive sagsbehandling samt fremme produktiviteten i den offentlige sektor. DI foretrækker derfor en mere efterspørgselsdrevet udvikling frem for en ensidig støtte til at udbygge infrastrukturen.

#### **Dansk Energi**

Dansk Energi har følgende bemærkninger:



#### *Overordnet bemærk til Connecting Europe Facility (CEF)*

- Dansk Energi støtter op om Europa-Kommissionens udspil til en europæisk investeringspulje (CEF) inden for de tre centrale infrastrukturer; energi, telekommunikation og transport.
- Dansk Energi er samtidig enig med Kommissionen i, at der er klare synergi mellem netop de tre omfattede infrastrukturer. Samspillet mellem energi, telekommunikation og transport forventes således i årene fremover, at blive intensiveret. Blandt andet med udbredelsen af Smart Grid og en mere grøn transportsektor i form af el-biler og intelligent trafikstyring.
- Dansk Energi ser CEF som et fint værktøj til at få fremmet investeringer i vital europæisk infrastruktur, og er positiv overfor, at CEF bygger på en række finansielle instrumenter, som skal fremme den private investeringslyst.

#### *Behovet for investeringer – i Europa og i Danmark*

- Dansk Energi er enig i, at der er behov for massive investeringer i opgraderingen af den digitale infrastruktur til ægte højhastighedsforbindelser, som fjerner de flaskehalse, der i dag og fremover ellers vil hæmme den digitale udvikling og reducerer muligheden for at realisere de samfundsøkonomiske og sociale gevinster, som et digitalt højhastighedsnetværk bibringer.
- Dansk Energi er således positive overfor Kommissionens forslag om, at dedikere 9,2 milliarder Euro (ca. 70 milliarder danske kroner) til området for informations- og kommunikationsteknologi, hvoraf størstedelen - mindst 7 milliarder Euro (ca. 50 milliarder danske kroner) - er øremærket til digital infrastruktur.
- Dansk Energi hæfter sig ved, at Kommissionen har beregnet et europæisk investeringsbehov for op til 270 milliarder Euro (ca. 2000 milliarder danske kroner), i forhold til at få opgraderet den digitale infrastruktur til fremtidssikre højhastighedsforbindelser.
- Dansk Energi deler samtidig Kommissionens bekymringer for, at investeringslysten i telesektoren frem mod 2020 langt fra matcher de samfundsøkonomiske og sociale gevinster som en opgradering af den digitale infrastruktur medfører. Det være sig eksempelvis inden for sundheds-, undervisnings- og elektricitetsområdet.
- Kommissionen påpeger, at telesektoren blot vil investere 50 milliarder Euro (ca. 375 milliarder danske kroner) frem mod 2020, hvilket efterlader et investeringshul på næsten 220 milliarder Euro (cirka 1625 milliarder danske kroner). Dette europæiske investeringsproblem er tilsvarende gældende for Danmark.
- I en dansk kontekst er det Dansk Energis vurdering, at i alt mellem 30-35 milliarder danske kroner er nødvendige for at opgradere den digitale infrastruktur i Danmark til højhastighedsforbindelser.
- Dansk Energi bemærker, at de danske energiselskaber siden 2005 har investeret i og udrullet en ny digital infrastruktur, i form af fibernet, til private husstande, virksomheder og offentlige institutioner. Dermed bi-



drager energiselskaberne som en væsentlig aktør i Danmark til at realisere Kommissionens mål om at få opgraderet den digitale infrastruktur fra det gamle kobbernet til fremtidssikkert fibernet.

#### *CEF som middel til at nå målet*

- Dansk Energi anser CEF som et oplagt værktøj til at få fremmet den private investeringslyst i opgradering af den digitale infrastruktur i Danmark. Dette gælder ikke mindst i områder hvor der opstår markedssvigt. Det vil sige, hvor ingen bredbåndsaktører via markedskræfterne alene ser en økonomisk rentabel interesse i at levere højhastighedsforbindelser.
- CEF kan således være med til at sikre højhastighedsinfrastruktur i ellers urentable områder, og dermed bidrage til skabelsen af højhastighedssamfundet og sikre en langt bredere udbredelse end ellers ville være tilfældet. Så længe dette sker i fuld overensstemmelse med EU's praksis og regler på området.
- Dansk Energi er positiv overfor, at CEF bygger på en række finansielle instrumenter, som skal fremme den private investeringslyst. Det være sig egenkapitalinstrumenter, såsom investeringsfonde, med fokus på at skaffe risikovillig kapital eller projektorienterede obligationer, udstedt af finansielle institutioners egne ressourcer (kapital) med bidrag fra EU. I tillæg hertil, er direkte tilskud.
- Dansk Energi hæfter sig derudover ved, at Kommissionen ikke frasiger nogen områder for behov for finansielle instrumenter til at fremme udviklingen. Hvad enten det drejer sig om landdistrikter, tyndtbefolkede områder, forstæder eller tætbefolkede byer, finder Kommissionen finansielle instrumenter nødvendige for at fremme udviklingen. I tætbefolkede byer nævner Kommissionen eksempelvis et lille incitament til at få udbredt "fiber til hjemmet". I forhold til landdistrikterne nævner Kommissionen tilskud som virkemiddel til at sikre dækningen.
- Ifølge den danske regerings Landdistriktsredegørelse 2011, bor 13,2 procent af den danske befolkning i landdistrikter, hvilket svarer til ca. 730.000 danskere.
- Dansk Energi ser CEF og de dertil knyttede finansielle instrumenter som et middel til potentielt at være med til at fremrykke investeringer i højhastighedsinfrastruktur, og dermed sætte gang i væksten.

#### *Varsomhed ved brug af CEF til støtte der styrker tidligere telemonopoler*

- Dansk Energi er imidlertid stærkt bekymret for, at de finansielle instrumenter knyttet til CEF kan medvirke til at cementere tidligere telemonopolers i forvejen stærke position på bredbåndsmarkedet.
- Særligt udtalt er det i Danmark, hvor det tidligere telemonopol, TDC, sidder på over 60 % af markedet for bredbånd, hvilket er tæt på at europamesterskabet i markedsdominans.



- Dansk Energi mener således, at der skal tages særlige hensyn til konkurrencesituationen, når CEF-tilknyttede midler indgår i projekter med bredbåndsaktører.
- Det bør således ikke være hensigten med CEF, at styrke en i forvejen unik stærk markedsposition hos enkelte tidligere telemonopoler.

#### *Støttede områder under CEF – højhastighedsnet over 100 Mbit/s samt Smart Grid*

- Dansk Energi hæfter sig særligt ved, at Kommissionen i sin liste over prioriterede områder for CEF fremhæver støtte til projekter, som har til hensigt at give husstande adgang til hastigheder på over 100 Mbit/s.
- Dansk Energi bakker samtidig Kommissionens forslag op, om blandt andet at målrette støtte til projekter der udnytter synergier mellem højhastighedsbredbåndsnet og andre forsyningsinfrastrukturer, navnlig dem, der vedrører Smart Grid.
- Kommissionen fremhæver således, at udbredelsen af digitale netværk og digitale tjenester kan bidrage til at reducere Europas CO<sub>2</sub>-udledning ved at muliggøre energieffektive løsninger inden for en række sektorer på tværs af økonomien.
- Dansk Energi vil i den forbindelse bemærke, at energiforbruget ved fiberoptiske netværk derudover er lavere end energiforbruget ved eksempelvis kobbernet og kabel-tv-net (coax). Dette er både blevet fremhævet af Kommissionen selv samt af internationale studier, og således endnu et incitament til at opgradere den digitale infrastruktur.
- Dansk Energi savner imidlertid at Kommissionen klart tager stilling til både behovet for hurtig downstream- og upstream-hastigheder. Begge dele er fundamentalt sammenkoblet med overgangen fra at have passive bredbåndsforbrugere (der blot downloader) til at have aktive medskabende forbrugere online (der både downloader og uploader) der fremmer innovationen. Eksempelvis afhænger udbredelsen af Cloud Computing og videobaseret to-vejskommunikation, af stabile højhastighedsnet, med høj downstream- og upstream-hastigheder, kombineret med eksempelvis lav latency.

#### *Opfordring til regeringen*

- Dansk Energi skal slutteligt opfordre regeringen til allerede nu, at tage de nødvendige skridt for at sikre, at Danmark fra den 1. januar 2014, hvor CEF træder i kraft, er klar til at håndtere CEF-støttede projekter.
- Dansk Energi skal i den forbindelse foreslå, at regeringen aktivt sikrer, at danske aktører bistås med vejledning til CEF - på lige fod med alle andre EU-medlemslande.

#### *Vedrørende energiinfrastruktur*

Dansk Energi hilser Kommissionens forslag om en investeringspulje til energiinfrastruktur velkommen. Vi støtter op om Europa-Kommissionens udspil til en europæisk investeringspulje – Connecting Europe Facility (CEF) – inden for de tre centrale infrastrukturer; energi, telekommunikation og transport.



Dansk Energi er enig med Kommissionen i, at der er klare synergier mellem netop de tre omfattede infrastrukturer. Samspillet mellem energi, telekommunikation og transport forventes således i årene fremover at blive intensiveret. Blandt andet med udbredelsen af Smart Grid og en mere grøn transportsektor i form af elbiler.

*Specifikke bemærkninger vedrørende energiinfrastruktur.*

Dansk Energi hæfter sig ved, at Kommissionen har beregnet et europæisk investeringsbehov for op til 200 milliarder Euro i energiinfrastruktur - herunder 140 milliarder Euro til el-infrastruktur alene. Det er positivt, at der nu dedikeres betydelige beløb til energiinfrastruktur, således at de nødvendige investeringer fremrykkes med markedet som central drivkraft.

Dansk Energi ser CEF som et fint værktøj til at få fremmet investeringer i europæiske transmissionsforbindelser, og er positiv overfor, at CEF bygger på en række finansielle instrumenter, som skal fremme den private investeringslyst.

Dansk Energi finder dog, at der med det stærke fokus på opnåelse af 20/20/20-målene i den europæiske energipolitik samt energiinfrastrukturens centrale betydning herfor, burde være en mere balanceret fordeling mellem midlerne tilgængelig for transportinfrastruktur og midlerne tilgængelig for energiinfrastruktur.

I forordningsudkastet er der angivet et investeringsbehov for transport på 500 mia. Euro dvs. 2,5 gange investeringsbehovet for energi. Til sammenligning er den allokerede EU-støtte til transport i forordningsudkastet 3,5 gange så stor som støtten til energi (når midlerne fra Samhørighedsfonden inkluderes). For at afspejle forholdene mellem investeringsbehovene i henholdsvis transport- og energiinfrastruktur foreslår Dansk Energi, at den danske regering arbejder for, at støtten til energiinfrastruktur øges, så forskellen i samlet støttepulje udtrykker forholdet i investeringsbehovet mellem transport og energi på 2,5.

### ***Dansk Transport og Logistik***

Dansk Transport og Logistik kan generelt tilslutte sig betydningen af at mobilisere investeringer i infrastruktur, særligt for transport. Det hilses velkomment, at Kommissionen udviser initiativ for at skaffe ekstra finansiering gennem et pilotforsøg med project bonds for nærmere at kunne vurdere betydningen af denne form for finansiering for de fremtidige behov på infrastrukturuområdet. Vi forudsætter dog, at fokus er på at fastholde en så billig finansiering som muligt og ikke blot at finde alternativer til statsligt engagement. Endvidere forudsætter vi, at hele øvelsen baseres på at undgå dobbelt betaling – dvs at betalingen ikke skal ende i både vejafgifter og subsidierede lån/project bonds, som i sidste ende begge betales af skatteyderne og virksomhederne. Dette vil i øvrigt være i overensstemmelse med Kommissionen egen politik, der blandt andet understreger behovet for, at f.eks. betalte vejafgifter føres tilbage i erhvervet.





Hvad angår forslaget om oprettelse af Netværksforbindelser i Europa støtter Dansk Transport og Logistik som udgangspunkt forslaget, men kan ikke tilslutte sig de angivne "specific sectoral objectives" i art. 4. Faktisk betragter vi art.4 som i modstrid med art. 3. Art. 3 taler generelt om behovet for korridorer, der er bæredygtige, vækstskabende, skaber sammenhørighed, og fremme f.eks. energieffektivitet. I art.4 defineres dette for transport snævert til alene at blive målt på længden af de konventionelle og højhastighed jernbanenet.

Med den foreslåede tekst i art. 4,stk. a (ii) afskære EU sig fra at fremme vækst og beskæftigelse gennem udvikling af en bæredygtig og vækstskabende godstransport ad vej, som er et nødvendigt alternativ til jernbaner, når den tilstrækkelige kapacitet og kvalitet ikke er tilstede og i særdeleshed vil kunne skabe samhørighed til regioner og egne afskåret fra brugen af jernbaner. Hertil kommer, at EU i andre sammenhæng konsekvent har talt om behovet for at transportformerne skal arbejde sammen og supplere hinanden. Den foreslåede art. 4 synes også at være i strid med dette overordnede mål.

DTL må derfor tage afstand fra teksten i art 4, stk. a (ii) og anmode om, at den danske regering kun accepterer en tekst, der både er mere realistisk og tager hensyn til EU's behov for alle transportformer.

DTL skal dog samtidig hilse velkommen, at den foreslåede tekst i art. 10 åbner op for etablering af sikre rasteplasser som en modtager af støtte.

Afslutningsvis skal DTL tage forbehold for sine bemærkninger i lyset af de klare relationer mellem alle forslag mv i denne sag. I særdeleshed skal DTL fremsætte betragtningen, at prioriteter, hensigter og overordnede planer for udviklingen af TEN-T har mere begrænset betydning ifald EU ikke vil kunne enes om den øgede bevilling til investering i TEN, som foreslået af Kommissionen.

### ***Sund og Bælt***

Sund & Bælt hilser Kommissionens forslag til budget for denne facilitet velkommen. Der er for transportdelens vedkommende tale om mere end en fordobling af bevillingen i forhold til den indeværende periode for de finansielle perspektiver, hvilket i sig selv vil betyde bedre muligheder for støtte til danske infrastrukturprojekter, herunder Femern Bælt.

Sund & Bælt hilser det ligeledes velkommen, at de maksimale støtteprocenter til anlægsarbejder hæves, herunder for grænseoverskridende projekter.

Kommissionens forslag, som det nu foreligger, indebærer imidlertid en risiko for, at støtten til især kyst-kyst delen af Femern Bælt projektet bliver mindre end forventet. Det skyldes, at det af artikel 7, stk. 2., fremgår, at tilskud til projekter med væsentlige indtægter fra brugerbetaling primært skal gå til projekt-



forberedelse m.v. Dermed risikeres, at støtten til anlægsomkostningerne bortfalder, eller evt. kun kommer til at omfatte jernbanedelen. Det vil være af afgørende betydning for Femern Bælt projektets økonomi, at der kan opnås et stort beløb i støtte fra TEN-T bevillingen. I den forbindelse kan nævnes, at Kommissionen i den indeværende periode for de finansielle perspektiver støtter kystkyst delen med 50 pct. af omkostningerne til forstudier og ca. 24 pct. til anlægsarbejder.

I det konsoliderede anlægsoverslag fra Femern A/S godkendt af bestyrelsen i august 2011 er indregnet forventet EU støtte på mellem 4,8 mia. kr. og 8,8 mia. kr. ved en støtteprocent på henholdsvis 10 og 20 pct.

I forbindelse med vedtagelsen af projekteringsloven blev det lagt til grund, at projektet ville kunne opnå 50 pct. i støtte til projekteringsomkostninger og 10 pct. i anlægsomkostninger. Hvis man lægger de forudsætninger til grund, indebærer det, at en tunnelforbindelse vil kunne opnå 4,8 mia. kr. i EU-støtte.

Det har dog vist sig, at støtten til Femern Bælt-projektet i indeværende støtteperiode (2007-2013) har været væsentligt højere, idet projektet er tildelt 50 pct. støtte til projekteringsomkostningerne og ca. 24 pct. støtte til anlægsomkostningerne. Der er derfor en mulighed for, at selskabet også i den følgende støtteperiode vil kunne opnå en højere støtte til anlægsomkostninger end tidligere forudsat. Hvis man lægger til grund, at projektet kan opnå en støtte til anlægsomkostninger på 20 pct., vil det indebære, at tunnelprojektet vil kunne opnå 8,8 mia. kr. i EU-støtte.

Hvis Kommissionens forslag gennemføres som foreslået, er der dermed en risiko for, at kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt mister en betydelig TEN-støtte på forudsat mellem 4,8 og 8,8 mia. kr. Det vil få markant betydning for projektets rentabilitet.

### **Dansk Erhverv**

Dansk Erhverv er overordnet positiv over for mobilisering af investeringer i infrastruktur. Vi finder derfor et pilotforsøg med project bonds interessant og konstruktivt. Vi skal dog betinge, at øvelsen udføres i overensstemmelse med kommissionens politik om, at de indkomne midler bibeholdes i infrastrukturområdet.

For så vidt angår forslaget om oprettelse af Netværksforbindelser i Europa støtter Dansk Erhverv som udgangspunkt forslaget, men kan ikke tilslutte sig de angivne mål i art. 4. Vi anser art. 4 som værende i modstrid med art. 3, der generelt omhandler behovet for korridorer, der er bæredygtige, vækstskabende, skaber sammenhørighed, og fremmer fx. energieffektivitet. I art. 4 defineres dette for transport snævert til alene at blive målt på længden af de konventionelle - og højhastighedsjernbanenet, hvilket slører fokus for forslaget.



Med den foreslåede tekst i art. 4, stk. a (ii) afskærer EU sig fra at fremme vækst og beskæftigelse gennem udvikling af alle transportformer i samspil, hvor hver enkelt form udnyttes maksimalt, hvilket ellers er EU's mål. Der henvises eksempelvis til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for det transeuropæiske transportnet KOM(2011)650, hvori anføres, at ”hovedformålet med retningslinjerne er at fastlægge et fuldstændigt og integreret transeuropæisk transportnet, der dækker alle medlemsstater og regioner og danner grundlag for en afbalanceret udvikling af alle transportformer .... og derved maksimere nettets merværdi for Europa.”

Dansk Erhverv skal derfor indstille, at den danske regering arbejder på, at teksten bringes i overensstemmelse med EU's generelle målsætninger på området og dermed tager hensyn til alle transportformer. Dansk Erhverv hilser velkommen, at den foreslåede tekst i art. 10 åbner op for etablering af sikre rastepladser som modtagere af støtte.

Afslutningsvis skal Dansk Erhverv tage forbehold for sine bemærkninger i lyset af de klare relationer mellem alle forslag m.v. i denne sag. I særdeleshed skal vi anføre, at prioriteter, hensigter og overordnede planer for udviklingen af TEN-T har mere begrænset betydning ifald EU ikke vil kunne enes om den øgede bevilling til investering i TEN, som foreslået af Kommissionen.

### ***Vindmølleindustrien***

Vindmølleindustrien ser generelt positivt på EU's udmeldinger om behovet for investeringer i infrastruktur, hvor bl.a. energiområdet er et prioriteret område.

Vindmølleindustrien tager derfor positivt imod oprettelsen af Connecting Europe Facility (CEF), idet denne fond vil kunne bidrage positivt til at tiltrække yderligere private investeringer i den nødvendige udbygning af Europas elinfrastruktur. En udbygning som vil understøtte realiseringen af et omkostningseffektivt indre marked for el – både fysisk og økonomisk inden for EU.

Endvidere er Vindmølleindustrien enige i, at der i relation til udbygningen er behov for fokus på:

- Planlægnings- og godkendelsesprocesserne
- Tilpasning af reguleringen, således at det bliver nemmere at gennemføre projekter, der involverer flere medlemslande
- At midlerne fra CEF skal understøtte privat finansiering i videst muligt omfang i de nødvendige infrastrukturprojekter
- Vindmølleindustrien vil, med henblik på styrkelsen af det europæiske elmarked, opfordre den danske regering til aktivt at arbejde for:
- Etableringen af et offshoregrid i Nordsøen, som skal binde Nordsølandene sammen med et stort eltransmissionsnet. Offshoregrid'et skal endvidere have koblet havvindkraftværker direkte på transmissionsnettet.



- Forbedring af de nuværende flaskehalse i eltransmissionen fra det nordlige Tyskland og sydpå til de store forbrugscentre i det centrale Europa.

Vindmølleindustrien står naturligvis til rådighed i forhold til uddybende kommentarer til høringssvaret.

### **WWF**

Det er afgørende, at elinfrastrukturen i Europa udvikles og moderniseres for at muliggøre den nødvendige udbygning og integration af vedvarende energi frem mod 2050. Det er WWF's umiddelbare opfattelse, at Kommissionens nye infrastrukturpakke ikke i tilstrækkelig grad afspejler Europas reduktionsmål. Dette skyldes især, at forslagene kun tager højde for 2020-målene og ikke for 2050-målet om en 80-95% reduktion af drivhusgasserne. Hvis 2050-mål var inkluderet, ville prioriteringen af energi- og transporttiltag være betydeligt anderledes.

Vi opfordrer derfor den danske regering til at arbejde for en klarere grøn prioritering i forslaget.

### ***Energinet.dk***

Energistyrelsen har d. 20. oktober 2011 bedt Energinet.dk om bemærkninger til EU Kommissionens udkast til retsakt "Connecting Europe Facility" (CEF). Energinet.dk fremsender hermed nedenstående høringssvar vedr. energidelen.

#### *Behov for ny regulering*

EU Kommissionens CEF retsakt er et forsøg på, at adressere den grundlæggende problemstilling, at forskellig national regulering i Europa skaber grundlæggende uens incitament for nye investeringer i europæisk energiinfrastruktur.

Energinet.dk opfatter CEF retsakten er et positivt forsøg på at adresserer en aktuell udfordring med udbygning af vigtig europæisk energiinfrastruktur, men at det stadig må være førsteprioritet, at arbejde for stabil og gennemsigtig national regulering på europæisk plan, der giver mulighed for et rimeligt afkast og en planlægning baseret på samfundsøkonomiske kriterier. Hermed sikres en mere ensartet incitamentsstruktur for investeringsbeslutninger på europæisk plan.

#### *Direkte støtte og finansielle instrumenter*

Uagtet behovet for ny og mere ensartet regulering på europæisk plan er det Energinet.dk's opfattelse, at CEF retsakten på den kortere bane kan bidrage væsentligt til at realisere energiinfrastrukturprojekter, som pt. ikke vil blive realiseret, fordi omkostningerne fordeles skævt mellem flere lande, eller fordi fordelene primært er regionale frem for nationale. Hermed opstår et behov for



at adressere projekter, der udgør en positiv samfundsøkonomisk effekt uden at være nationalt attraktive.

I dette lys bliver forslaget om 9,1 mia. euro til energiinfrastruktur et vigtigt bidrag, der sammen med andre tiltag, kan bidrage til at lukke den nuværende investeringskløft på 200 mia. euro som angivet af EU Kommissionen.

Det nye fokus på finansielle instrumenter, så som projektobligationer, lån og garantistillelse er en interessant tilføjelse til den tidligere direkte støtte fra TEN-E og Recovery planen. Energinet.dk ser det som positivt, hvis disse instrumenter, som ønsket af EU Kommissionen, i højere grad kan tiltrække private investeringer til ny energiinfrastruktur.

#### *Fordeling af støttemidler*

Det fremgår af retsakten, at maksimalt 1 mia. euro skal gives i støtte via finansielle instrumenter. Det fremgår imidlertid ikke med samme tydelighed, hvor meget af støtten, der skal gives som direkte tilskud (grants), ligesom det heller ikke fremgår, hvor meget af støtten, der skal målrettet til hhv. el- og gas energiinfrastruktur. Samtidig lægges der op til, at midlerne kan flyttes på tværs af sektorerne (til transport og IT- og telekommunikation). Energinet.dk anbefaler, at der gives indikatorer for fordelingen af midlerne internt på energiområdet.

#### *Støtteberettigede projekter og udvikling af metodiske værktøjer*

Energinet.dk støtter særligt CEF retsaktens udgangspunkt i "*Guideline for trans-European energy infrastructure.. 2011/0300 (COD)*" i bestemmelsen af hvilke projekter, der er støtteberettigede. Energinet.dk noterer her, at den 10-årige netudviklingsplan (TYNDP), der laves af de europæiske transmissions systemoperatører (TSOer), er det afgørende udgangspunkt for EU Kommissionens udpegning af projekter af fælles europæisk interesse. Kravet om TYNDP blev indført som en del af 3. liberaliseringspakke, og Energinet.dk betragter det som et oplagt næste skridt, at EU Kommissionen nu gør TYNDP til et vigtigt element i det planlægningsmæssige grundlag, hvorudfra de vigtige europæiske projekter udpeges. Hermed får TYNDP en endnu mere central rolle indenfor europæisk energiinfrastrukturplanlægning end tidligere.

Også i forhold til udviklingen af nye vigtige metodiske værktøjer (cost-benefit analyse, net- og markedsmodele etc.) vælger EU Kommissionen at bygge videre på TSOernes kompetencer. Således lægger EU Kommissionen op til, at ENTSO-E og ENTSG skal udvikle de metodiske værktøjer, der i sidste ende er med til at afgøre, hvornår et projekt er af europæisk interesse og dermed kan blive støtteberettiget via CEF. Energinet.dk vurderer, at dette arbejde vil blive en stor udfordring for de europæiske TSOer, særligt når den stramme tidsmæssige deadline tages i betragtning. Energinet.dk er dog samtidig enig i EU Kommissionens tilgang og fokus på TSOernes kompetencer, som det grundlæggende fundament for planlægningen.



### *Afsluttende bemærkninger*

Energinet.dk betragter det som en positiv udvikling, at reglerne for støtte til infrastruktur nu ensrettes og simplificeres, så den nødvendige fremdrift i gennemførelsen af infrastrukturprojekterne sikres. Denne smidighed bør dog ikke alene gælde projekter af særlig fælles interesse, men også grænseoverskridende projekter generelt, hvor flere staters myndigheder er involveret.

Samtidig finder Energinet.dk det positivt, at udviklingen af europæisk energiinfrastruktur adresseres i EU's faste budget, som en del af den flerårige, finansielle ramme.

Afslutningsvis bør det noteres, at behovet for ny og forstærket europæisk energiinfrastruktur er markant, såfremt EU's klimamålsætninger skal nås. Markedet sørger for størstedelen af investeringerne, men til trods herfor er der stadig en markant mangel på investeringer på op til 200 mia. euro ifølge EU Kommissionen. På denne baggrund mener Energinet.dk umiddelbart, at de foreslåede 9,1 mia. euro, som foreslås fordelt til energi via CEF, er et ambitiøst men passende beløb set i forhold til den markante investeringskløft og kommende års udfordringer med markant udbygning af vedvarende energi på europæisk plan.

Samtidig bør EU Kommissionen dog være opmærksom på ikke, at erstatte behovet for vigtig ny regulering med en CEF støtteordning, der potentielt set kan accelerere kampen om støttemidler på europæisk plan.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget**

Forslaget er en del af den flerårige finansielle ramme, som fastlægger loftet for EU's udgifter i perioden 2014-20. Forslaget har dermed statsfinansielle konsekvenser, idet det samlede udgiftsniveau for 2014-20 har direkte betydning for størrelsen af de årlige budgetter og dermed for det danske EU-bidrag. De 40 mia. euro, der er afsat i Kommissionens forslag vil, med den eksisterende EU budgetfinansieringsnøgle, føre til et dansk bidrag på i størrelsesordenen 6 mia. kr.

Budgettet til forslaget forhandles dog ikke i TTE-rådsformationen, men afklares i de overordnede forhandlinger om EU's flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

Der er ikke på det foreliggende grundlag mulighed for at fastslå de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget. Forslaget må forventes at få administrative konsekvenser for medlemslandene i forbindelse med ansøgningsprocessen samt krav om afrapportering.



## 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i sine indledende bemærkninger til forslaget følgende om nærhedsprincippet:

”Da medlemsstaterne ikke i tilstrækkelig grad kan opfylde målsætningerne for det tiltag, der skal iværksættes, og især den samordnede udvikling og finansiering af de transeuropæiske net, og da disse målsætninger derfor i kraft af nødvendigheden af at samordne dem bedre kan opfyldes på EU-plan, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet som fastsat i artikel 5 i EU-traktaten. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål”.

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet artikel 171 i TEUF fastslår, at Union kan støtte projekter af fælles interesse, der støttes af medlemsstater, og som fastlægges inden for rammerne af de retningslinjer, der er omhandlet i første led, navnlig i form af forundersøgelser, lånegarantier eller rentegodtgørelser.

## 6. Regeringens generelle holdning

Regeringen er grundlæggende positiv overfor den nye infrastrukturfacilitet, der vil bidrage til at optimere vigtig europæisk infrastruktur og fremme den europæiske vækstdagsorden.

Budgettet til CEF fastlægges som led i de overordnede forhandlinger om den flerårige finansielle ramme for 2014-2020. Regeringen finder det i den forbindelse vigtigt, at CEF-midlerne afsættes til projekter, der skaber merværdi for EU og størst mulige samfundsøkonomiske gevinster. Fra dansk side støttes CEF, særligt fsva. transport og energi, overordnet som et initiativ, som kan fremme langsigtet vækst og beskæftigelse i Europa.

Regeringen støtter således, indenfor en samlet set ansvarlig ramme, oprettelsen af CEF, og at der anvendes midler til grænseoverskridende infrastruktur, særligt på transport- og energiområdet, på EU's budget. På transportområdet spiller TEN-T-midlerne en betydelig rolle for at realisere særligt de større, grænseoverskridende infrastrukturprojekter, som er med til at øge mobiliteten i Europa. Udgangspunktet er, at udrulningen af infrastruktur på energi- og teleområdet skal være markedsdrevet, og at EU-initiativer primært skal være af regulativ karakter. Der er dog markedsfejl, der betyder, at der kan være behov for adgang til risikovillige lånemuligheder og egentlig støtte for på længere sigt at sikre EU's konkurrenceevne og understøtte Europas Digitale Dagsorden samt klima- og energidagsordenen.

Tildelingen af midler bør ikke påvirke konkurrencesituationen i negativ retning. Forudsætningen for, at der kan afsættes øgede midler til infrastruktur, er,



at dette sker gennem reelle omprioriteringer ift. den samlede finansielle ramme.

Derudover bør investeringer i energiinfrastruktur som udgangspunkt være drevet af markedet. Danmark er dog opmærksom på, at der kan være et begrænset antal projekter af strategisk regionalpolitisk interesse, særligt af hensyn til integration af vedvarende energi og forsyningssikkerheden, som har behov for støtte.

Regeringen lægger afgørende vægt på, at forordningen udformes således, at der fortsat er mulighed for at opnå TEN-T støtte til store projekter med påviselige indtægtskilder fra brugerbetaling, såsom Femern Bælt-forbindelsen. Store grænseoverskridende projekter, der omfatter både vej- og banetransport, er til gavn for både gods- og passagertransport og dermed af afgørende betydning for at styrke mobiliteten i Europa. Denne type projekter udgør oftest en stor finansiel udfordring for de lande, der skal samarbejde om projektet, og EU-støtte til projektet spiller derfor en afgørende rolle. Kombinationen af EU-støtte og et forpligtende samarbejde mellem medlemslandene er således nødvendigt for at implementere ambitionerne for TEN-T hovednettet og udvikle effektive grænseoverskridende transportkorridorer.

Regeringen er positiv overfor, at TEN-T-støtteprocentsatsen til anlægsarbejder på grænseoverskridende projekter øges fra de nuværende maksimale 30 pct. til 40 pct. Regeringen er endvidere positiv overfor den foreslåede forhøjede støtteprocentsats til anlægsarbejde på projekter, der bekæmper flaskehalse i transportsystemet.

Det bør fortsat være muligt for TEN-T-programmet at støtte projekter, der fremmer mere miljøvenlig vejtransport, fx infrastruktur til el-biler. Denne mulighed bør tydeliggøres i forordningsudkastet.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der blev på rådsmødet den 7. juni 2012 opnået delvis generel indstilling på forslaget.

I den delvise generelle indstilling blev det gjort tydeligt, at der fortsat er mulighed for at opnå EU-støtte til store brugerbetalte projekter i anlægsfasen. I modsætning til i Kommissionens forslag åbnede Rådet op for, at grænseoverskridende vejprojekter fortsat vil have mulighed for at kunne opnå støtte i anlægsfasen. Støtteprocentsatsen for de maritime projekter under 'Motorways of the Sea' blev desuden hævet. Endelig blev der foretaget enkelte ændringer i bilaget over transportprojekter, der på forhånd er udset til at kunne modtage støtte fra Connecting Europe Facility.

Under cypriotisk formandskab er Rådets behandling af sagen fortsat med fokus på tre områder:





1. En uproblematisk opdatering af forslaget på baggrund af de færdiggjorte forhandlinger om EU's finansforordning ultimo juni 2012.
2. Finansielle instrumenter, hvor en række lande står fast på, at initiativet vedrørende projektobligationer ikke påbegyndes, før evalueringen af pilotfasen vedrørende projektobligationer er afsluttet.
3. Delegerede retsakter. Kommissionen fremlagde i november 2012 et arbejdsrapport med udkast til et bilag til forhandlingsteksten med eksempler på konkrete låne- og egenkapitalinstrumenter. Bilaget er endnu ikke drøftet færdigt. Der er i Rådet modstand overfor Kommissionens ønske om i vid udstrækning at kunne ændre på de finansielle instrumenter ved brug af delegerede retsakter.

Herudover er der stadig ikke enighed imellem nettobetallere og nettomodtagere om reglerne for momsstøtteberettigelse under artikel 8(7). Endelig er drøftelserne om artikel 7(4) angående IKT-delen og tilhørende bilag ikke afsluttede.

I juli 2012 fremsatte Europa-Parlamentets ordførere på sagen et udkast til betænkning, som ventes behandlet i Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN) og udvalget for industri, forskning og energi (ITRE) den 18. december 2012. Der er indkommet mere end 900 ændringsforslag til betækningsudkastet.

En endelig aftale imellem Rådet og Europa-Parlamentet afventer, at forhandlingerne om de flerårige finansielle rammer (MFF) afsluttes.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke. Udkastet til betænkning ventes behandlet den 18. december 2012 i Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN) og udvalget for industri, forskning og energi (ITRE).

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 5. december 2011. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 16. marts 2012 med henblik på forhandlingsoplæg. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 25. maj 2012 til orientering.

Sagen skønnes at skulle forelægges Folketingets Europaudvalg til orientering.



### **Dagsordenspunkt 3: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering og drift af de Europæiske satellitnavigations systemer (Galileo)**

KOM(2011) 814

Revideret notat.

#### **Resumé**

*Formålet med den europæiske politik for satellitnavigationssystemer er at forsyne Det Europæiske Fællesskab med to satellitsystemer (Egnos og Galileo), som begge omfatter satellitter og jordstationer. Egnos i dag og senere Galileo vil medvirke til at understøtte udviklingen af et globalt marked for satellitbaserede navigationssystemer indenfor positions- og tidssignaler, og senere indenfor kryptering af signaler og autentifikation, det vil sige at sikre, at en bruger er den, han eller hun giver sig ud for.*

*Det eksisterende legale grundlag for Egnos og Galileo programmerne forudsætter, at implementeringen af Galileo er tilendebragt i 2013 og systemet er klar til fuld drift. Det er samtidig en forudsætning, at programmet kan gennemføres frem til 2014 for en samlet sum på 3,4 mia. EUR. Disse forudsætninger har det ikke været muligt at opfylde, hvorfor det nu fremlagte forslag indebærer en revision af det eksisterende legale grundlag med henblik på at fastlægge rammerne for færdiggørelse af Galileo projektet frem til fuld drift i 2020, såvel finansielt som med hensyn til programstyring.*

*På rådsmødet (TTE) den 7. juni 2012 blev der opnået delvis generel indstilling om forslaget.*

*Sagen er sat på dagsordenen for rådsmødet den 20. december 2012 til statusrapport.*

#### **1. Baggrund og indhold**

Forslaget til forordning er fremsat af Kommissionen d. 30. november 2011 i henhold til Traktatens art. 172 og er således underlagt den almindelige lovgivningsprocedure.

Baggrunden for forslaget er at få fastlagt finansielle og styringsmæssige principper for færdiggørelsen af Galileo-projektet og videreførelsen af Egnos. Projekterne er i dag reguleret af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 683/2008, som forudsætter, at implementeringen af Galileo er tilendebragt i 2013 og dermed klar til fuld drift fra 2014. Udviklingen i projektet har dog ikke været som forudsat, og ved Kommissionens meddelelse af 18. januar 2011 til Europa-Parlamentet og Rådet vedrørende midtvejsevaluering af de europæiske satellitnavigationsprogrammer KOM(2011)5 blev programmerne nøje gennem-



gået i relation til fremdrift, finansieringsbehov og fremtidige udfordringer, herunder risici, ligesom der foreslås en række foranstaltninger til fremtidig håndtering.

Rådet vedtog d. 31. marts 2011 en række konklusioner på baggrund af midtvejsevalueringen og noterede, at Kommissionen ville fremlægge et forslag vedrørende en fremtidig model for styring af projekterne under hensyntagen til de kommende finansielle rammer for EU for perioden 2014 – 2020. Rådet anmodede om, at der i forslaget ville ske en optimering og rationalisering af de eksisterende strukturer indenfor Galileo og Egnos programmerne.

Indeværende forslag er udarbejdet på baggrund af en række analyser gennemført af Kommissionen vedrørende finansieringsbehovet frem til færdiggørelsen af Galileo projektet, såvel som af styringsmæssige modeller, der kan optimere og rationalisere de eksisterende strukturer. Et led i denne proces har været konsultationer med medlemsstaterne, med Det europæiske Rumagentur (ESA) og Galileo Agenturet (GSA).

Endvidere er det i analysefasen vurderet, hvorvidt Galileo projektet skal gennemføres med fuld kapacitet, dvs. 30 satellitter, eller om der kan blive tale om et beskåret projekt. Resultatet af denne vurdering er endt med fastholdelse af fuld kapacitet med de forudsatte fem tjenester: åben tjeneste, livskritisk tjeneste, kommerciel tjeneste, offentligt reguleret tjeneste og en eftersøgnings- og redningstjeneste. Den livskritiske tjeneste kan dog videreføres i den allerede eksisterende kapacitet, som udviklet til Egnos, således at en redefinering af denne tjeneste til Galileo ikke gennemføres.

Med forslaget lægges der op til en ændret struktur for forvaltningen af programmerne, således at opgaverne deles mellem de eksisterende institutioner på en måde som skal sikre optimal fremdrift og budgetdisciplin, og dermed en stærkere styring af projektet end hidtil.

### *Finansieringsforslag*

I forbindelse med Kommissionens forslag til den flerårige finansielle ramme for 2014-2020 – KOM(2011)500 - har Kommissionen foreslået, at der afsættes 7 mia. EUR (faste priser 2011) til finansiering af de Europæiske satellit navigationsprogrammer frem til 2020. Det samlede budget for etableringen og færdiggørelsen af satellitnavigationssystemerne forhandles som led i de samlede forhandlinger om den flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

Med indeværende forslag lægges der på til, at eventuelle fremtidige indtægter fra driften af satellitnavigationssystemerne tilfalder EU og via EU-budgettet afsættes til programmerne. Såfremt eventuelle fremtidige indtægter viser sig større end nødvendigt til finansiering af programmet skal budgetmyndigheden (Europa-Parlamentet og Rådet) på baggrund af forslag fra Kommissionen træffe beslutning om anvendelsen.



### *Forvaltningsstruktur*

Da det forudsættes i forslaget, at finansieringen af projekterne skal afholdes via EU-budgettet og at ejeren af satellitsystemerne er Den Europæiske Union, er udgangspunktet, at EU-Kommissionen som repræsentant for Unionen skal have ansvaret for fremdriften i programmerne, styringen af den finansielle ramme og overvågning af implementeringen af program-aktiviteterne.

*Kommissionen* skal sørge for en klar opgavefordeling, herunder via delegationsaftaler med Galileo Agenturet og det Europæiske Rumfartsagentur sørge for, at de nødvendige instrumenter til risikostyring er på plads, sikre programmerens sikkerhed via koordinering mellem de relevante parter og håndtere relationer til tredjelande og internationale organisationer.

*Galileo-agenturet* får ansvar for specifikke opgaver vedrørende programmerens sikkerhed – herunder sikkerhedscertificering, implementering af sikkerhedsprocedurer og for at føre sikkerhedsauditering. Derudover skal GNSS-agenturet påse driften af Galileo sikkerhedscentre, agenturet skal kunne fungere som kompetent myndighed i forhold til den offentligt regulerede tjeneste under Galileo og ligeledes have en rolle i udnyttelsesfasen af Galileo-projektet.

*Det Europæiske Rumfartsagentur* skal på baggrund af en flerårig delegationsaftale med Kommissionen påse færdiggørelsen af infrastrukturen under Galileo-programmet, og delegationsaftalen skal nøje specificere rammene for agenturets opgaver, herunder pligten til at etablere de nødvendige kontrolprocedurer i relation til tidsplan og budget.

Derudover fokuseres der i forslaget på, at fastlægge visse principper for offentlige indkøb under satellitnavigationsprogrammerne, der kan sikre budgetdisciplin og reducere omkostningsrisici. Det inkluderer blandt andet at der skal kunne indgås kontrakter med betingede ordrer, hvor budgetmæssige forpligtelser skal opfyldes af leverandøren for at der kan opnås adgang til yderligere leverancer, at man skal kunne betinge sig, at leverandører gør brug af underleverandører samt at kontrakter skal kunne udarbejdes på regningsbasis med maksimal beløbsgrænse i tilfælde, hvor en fast samlet pris vil være forbundet med stor usikkerhed.

Forslaget vil erstatte den eksisterende forordning (EF) 683/2008 om den videre gennemførelse af de Europæiske satellit navigations programmer (Egnos og Galileo).

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

## **3. Høring**



Forslaget har været i høring i EU-specialudvalget for transport med høringsfrist den 21. december 2011 og er efterfølgende blevet drøftet i EU-specialudvalget for transport. Erhvervsflyvningens Sammenslutning har meddelt Transportministeriet, at man ikke har bemærkninger til Kommissionens forslag. Transportministeriet har modtaget følgende bemærkninger fra Dansk Industri (DI), Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL):

#### **Dansk Industri:**

”Satellitnavigation er et væsentligt arbejdsredskab for de fleste transportvirksomheder, og DI Transport kan derfor se perspektiver i et europæiske satellitnavigationssystem, der kan leverer mere præcise informationer og tjenester, herunder i forhold til håndtering af trafikinformation, trængsel og CO<sub>2</sub>-udledning.

DI Transport støtter, at der ikke opkræves betaling for at benytte de åbne Egnos- og Galileo-tjenester, og heller ikke for andre systemer, der allerede er sat i drift eller er undervejs. Disse tjenester er møntet på masseapplikationer, og det er væsentligt at tiltrække flest mulige brugere for at optimere de økonomiske og samfundsmæssige fordele i overensstemmelse med systemernes public service-opgaver. Flest mulig services fra Galileo og Egnos bør derfor stilles til rådighed som ”open service”.

DI Transport har noteret sig, at der skal findes 7,897 mia. euro i perioden 2014 til 2020 til at fortsætte projektet. Det er for DI Transport afgørende, at disse midler ikke tages fra TEN-T-programmets investering i øvrige infrastrukturprojekter, som er nødvendige for at skabe fortsat vækst og mobilitet i EU. For danske erhvervsliv vil det derfor være problematisk hvis man direkte eller indirekte beskærer TEN-T budgettet for at gennemføre Galileo. DI Transport er derfor betænkelige ved, at man i betragtning af 6 sidestiller de satellitbaserede navigationssystemer med infrastruktur og de transporteuropæiske net”.

#### **Dansk Erhverv:**

”Dansk Erhverv støtter det overordnede formål med Galileo og tilknyttede programmer og anerkender behovet for en implementering af et europæisk system på området. Vi skal i øvrigt henvise til vore tidligere høringssvar på området og skal i forhold til nærværende høring blot endnu engang understrege behovet for en stram udgiftsstyring og lige adgang for alle”.

#### **Dansk Transport og Logistik:**

”Finansieringen af Galileo er fortsat baseret på en forventning, om at kunne levere ydelser, der har en merværdi, hvormed der skulle være en villighed hos brugerne til at betale for denne ydelse. Dette til trods for, at signaler til positionering og navigering hidtil har været gratis. Vi stiller os fortsat skeptiske overfor denne forventning. I særdeleshed er vi afvisende overfor systemer, hvor transportvirksomheder kan blive tvunget ud i en situation, hvor de er tvunget til at betale for signalerne.



DTL konstaterer derfor med tilfredshed, at seneste har Rådet på Rådsmødet d. 12. december, 2011 om bl.a. revision af forordningen om den digitale tachograf, præciseret, at signaler til f.eks. bestemmelse af den geografiske placering af køretøjet skal være gratis.

Uagtet dette finder vi det afgørende, at omkostningerne ved Galileo holdes på et minimum. Det gælder derfor også, at vi ikke kan støtte, at anvendelsen af tjenester fra Galileo (og Egnos) vil medføre ekstra omkostninger for vejtransporterhvervet. Endelig skal vi også understrege behovet for lige adgang for alle, til et offentlig finansieret system”.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget**

Hensigten med forslaget er at etablere solide finansielle og styringsmæssige principper for færdiggørelsen af de europæiske satellitnavigationssystemer – herunder at sikre fokus på budgetdisciplin og eliminering af risici.

Forslaget er en del af den flerårige finansielle ramme, som fastlægger loftet for EU's udgifter i perioden 2014-2020. Forslaget har dermed statsfinansielle konsekvenser, idet det samlede udgiftsniveau for 2014-2020 har direkte betydning for størrelsen af de årlige budgetter og dermed for det danske EU-bidrag. De 7 mia. euro, der er afsat i Kommissionens forslag vil, med den eksisterende EU budgetfinansieringsnøgle, føre til et dansk bidrag på i størrelsesordenen 1.050 mio. kr.

Budgettet til forslaget forhandles dog ikke i TTE-rådsformationen, men afklares i de overordnede forhandlinger om EU's flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser.

På sigt vurderer Kommissionen, at færdiggørelsen af det europæiske satellitnavigationssystem kan få positive samfundsmæssige konsekvenser som følge af ibrugtagningen og anvendelsen af teknologien.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Da satellitnavigationssystemerne EGNOS og Galileo blev vedtaget, var regeringen enig med Kommissionen i, at etablering af en verdensomspændende satellitnavigationssystemstruktur er udenfor teknisk og finansiell rækkevidde for individuelle medlemsstater, og at en sådan struktur bedst løftes på fællesskabsniveau.

Det er derfor regeringens holdning, at det foreliggende forslag til forordning er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



## 6. Regeringens generelle holdning

Regeringen er generelt positiv overfor, at der fastsættes rammer for etablering og drift af de europæiske satellitnavigationssystemer, der sikrer, at der er fuldt fokus på de styringsmæssige aspekter, såvel finansielt som projektmæssigt i perioden frem til den fulde idriftsættelse af Galileo i 2020.

Regeringen finder, at midler afsat til Galileo bør reduceres mest muligt. Der er desuden behov for realistisk budgettering for at undgå, at der som i indeværende periode skal afsættes yderligere midler til projekterne i løbet af den kommende rammeperiode.

Det er centralt for Regeringen, at eventuelle indtægter fra driften af satellitnavigationssystemerne ikke medfører, at det samlede udgiftsniveau øges, men det maksimale udgiftsniveau for projektet bibeholdes uagtet eventuelle indtægter.

Af hensyn til Galileo-satellitnavigationssystemets konkurrenceevne i forhold til øvrige tjenester finder man det fra dansk side væsentligt, at tjenester under Galileo-programmet i videst muligt omfang er gratis for brugerne af systemet.

De kommende forhandlinger om forslaget må ikke foregribe forhandlingerne om den flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

Det er centralt, at der etableres en klar ansvarsfordeling mellem de involverede organer med henblik på at sikre den mest stabile og sikre projektstyring af Galileo-programmet. Herunder finder Regeringen det vigtigt, at det overordnede ansvar for styringen af projektet og implementeringen af satellitnavigationssystemet fortsat forankres i Kommissionen.

Satellitnavigation er en kompleks teknologi under fortløbende udvikling. Som en følge heraf kan kontrakter og udbud under Galileo-programmet indebære usikkerheder, der ikke altid kan estimeres ved indgåelsen af kontrakter. Dertil kommer, at udbud under Galileo-programmet ofte vil kræve et langsigtet engagement fra kontrahenterne. Af hensyn til en stram budget- og programstyring af Galileo-projektet finder man det fra dansk side derfor positivt, at der etableres stærke styringsredskaber i forbindelse med offentlige indkøb og indgåelse af kontrakter under Galileo-projektet, der tager hensyn til de særlige betingelser, som disse udbud/kontrakter er underlagt.

Angående brugen af delegerede retsakter finder Regeringen, at de - i overensstemmelse med Traktaten - skal finde anvendelse ved ikke-væsentlige elementer af den lovgivende retsakt. Spørgsmål vedrørende programmernes sikkerhed vurderes at være af væsentlighed og Regeringen vil arbejde for, at aspekter vedrørende programmernes sikkerhed håndteres via gennemførelsesforanstaltninger.



En central målsætning med Galileo-programmet er, at systemet skal være interoperabelt og kompatibelt med øvrige satellitnavigationssystemer, herunder navnlig det amerikanske GPS-system. Fuld interoperabilitet og kompatibilitet er med til at forbedre kvaliteten af satellitnavigationstjenesterne og er ligeledes vigtigt for de enkelte brugeres adgang til satellitnavigation. Regeringen finder det derfor også hensigtsmæssigt, at Kommissionen tildeles de nødvendige kompetencer til at sikre fuld interoperabilitet og kompatibilitet og at Kommissionen får adgang til at fastsætte relevante bestemmelser ved delegerede retsakter.

Vedrørende Europa-Parlamentets forslag om at finansiere udviklingen af applikationer fra det samlede budget for Galileo, ønsker Regeringen som udgangspunkt ikke, at Kommissionen tilføres yderligere midler. Derfor støtter man fra dansk side ikke, at midler fra EU's rammeprogram for forskning og innovation, Horizon 2020, skal finansiere udviklingen af applikationer. Udgifter til Galileo bør holdes skarpt adskilt fra andre budgetområder for at sikre budgetdisciplin indenfor Galileo-budgettet. Udgifter forbundet med udviklingen af applikationer bør afholdes af industrien og altså ikke fra EU-midler.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

På rådsmødet den 7. juni 2012 blev der opnået en delvis generel indstilling om forslaget. Indstillingen inkluderer ikke beløb for budgettet, da dette afventer de overordnede forhandlinger om EU's flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

Europa-Parlamentets ITRE-udvalg (Industri, Forskning og Energi) vedtog den 18. september 2012 sin betænkning. Der pågår pt. forhandlinger mellem Rådet og Europa-Parlamentet. Det er formandskabets målsætning at sætte forslaget på dagsordenen til rådsmødet den 20. december 2012 til statusrapport.

I lyset af den uafklarede situation omkring forhandlinger om EU's flerårige finansielle ramme for 2014-2020, har det cypriotiske formandskab på arbejdsgruppeniveau udskudt drøftelsen af spørgsmålet om finansiering af applikationer.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentets ITRE-udvalg (Industri, Forskning og Energi) vedtog den 18. september 2012 sin betænkning.

Betænkningen adskiller sig bl.a. fra Rådets holdning ved, at Europa-Parlamentet ønsker, at det af forordningen skal fremgå, at der afsættes midler fra budgettet til Galileo til udvikling af applikationer. Dette begrundes med, at applikationer vil fremme brugen af Galileo, som herved kan skabe samfundsøkonomiske fordele.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**





Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 19. december 2011. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 16. marts 2012 med henblik på forhandlingsoplæg.



#### **Dagsordenspunkt 4: Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: EU's luftfartspolitik over for tredjelande – indsats i forbindelse med fremtidige udfordringer**

KOM(2012) 556 endelig

Nyt notat

##### **Resumé**

*Kommissionen argumenterer i sin meddelelse for, at der er brug for en større og hurtig ændring af EU's luftfartspolitik over for tredjelande, hvilket skal ske i en langt mere koordineret europæisk strategi end tidligere. Der er nået betydelige resultater i de seneste syv år, men ikke så hurtigt og i det omfang, som det burde være sket. Der er tendenser i luftfartsmarkedet til et skift fra udvikling i EU til Asien og Golf-staterne, og internt i EU er der stærk konkurrence mellem netværks- og lavprisselskaber.*

*Blandt de vigtigste mål for EU's politik må være at sikre konkurrence på et åbent og fair grundlag uden forvridning, og der bør til det formål muligvis bl.a. fremsættes forslag om en ny forordning samt gøres en mere koordineret indsats over for tredjelande, som også er mere effektiv end systemet med bilaterale forhandlinger. Der bør snart etableres luftfartsaftaler med en halv snes af EU's nabolande på basis af ét mandat til Kommissionen. Hvad angår store, samlede aftaler, er der dels behov for at komme videre over for især USA med ændringer af det globale system for nationalt ejerskab til luftfartsselskaber, dels for at fastholde målet om samlede aftaler med Rusland, Kina og Indien. I den forbindelse bør der også indgås samlede aftaler med visse Golf-stater, Japan og ASEAN-gruppen samt evt. med Tyrkiet.*

*Sammenfattende mener Kommissionen, at der i den fremtidige politik kræves en mere systematisk koordinering, større solidaritet og brug af alle de værktøjer, der er til rådighed, og at tiden nu er kommet til, at alle involverede parter overvejer, hvordan EU's fremtidige luftfartspolitik over for tredjelande skal udformes.*

*Formandskabet har til hensigt at fremlægge Rådskonklusioner om Kommissionens meddelelse til vedtagelse på det kommende Rådsmøde. I udkastet til konklusioner byder man meddelelsen velkommen og erklærer sig enig i, at der er behov for en mere ambitiøs luftfartspolitik over for tredjelande, som skal være baseret på principperne om åben og fair konkurrence og give nye markedsmuligheder, fordele for forbrugere og erhvervsliv i EU og mere lovgivningsmæssig konvergens. Rådet noterer sig Kommissionens udpegning af en række lande, der bør analyseres nærmere, og at Kommissionen i 2013 vil fremlægge en prioriteret forhandlingsliste. Endelig understreger Rådet, at Kommissionen, medlemslandene og parterne i luftfartsbranchen skal forstær-*



*ke samarbejdet om at styrke de europæiske interesser i forbindelse med luftfartsforhandlinger med tredjelande.*

*Meddelelsen er sat på dagsordenen til rådskonklusioner på rådsmødet (TTE) den 20. december 2012.*

## **1. Baggrund og indhold**

Meddelelsen er dateret den 27. september 2012 og fremsendt af Kommissionen i dansk sprogversion den 28. september 2012.

I sin meddelelse gør Kommissionen indledningsvis opmærksom på, at luftfart spiller en væsentlig rolle i den europæiske økonomi både for borgere og erhvervsliv, og at EU ved at fjerne historiske barrierer i løbet af de sidste to årtier har ændret og samlet de fragmenterede nationale luftfartsmarkeder til det største og mest åbne regionale indre marked for luftfart i verden. Men Europa er ramt hårdere af den globale recession end andre regioner, og de europæiske luftfartsselskabers internationale konkurrenceevne er truet af en række udfordringer. Kommissionen argumenterer for, at der er brug for en større og hurtig ændring af EU's luftfartspolitik over for tredjelande for at klare disse udfordringer, og den konkluderer, at selv om den politik, der blev fastlagt på området i 2005, går i den rigtige retning, er luftfartens vilkår meget anderledes nu, hvorfor der er brug for en langt mere koordineret europæisk strategi i relationerne med tredjelande.

### ***Resultaterne af EU's luftfartspolitik***

I et bilag til meddelelsen beskrives resultaterne af EU's luftfartspolitik, som den har udfoldet sig siden 2005, da Rådet nåede til enighed om udviklingen af en politik baseret på tre "søjler": Genskabelse af retssikkerheden (dvs. ændring i de bilaterale luftfartsaftaler for at give mulighed for at udpege alle EU-luftfartsselskaber og ikke kun egne nationale), oprettelse af et fælles luftfartsområde med EU's nabolande samt indgåelse af store, samlede luftfartsaftaler med vigtige partnere. Kommissionen mener, at resultaterne har været betydelige: Flere end 100 lande har accepteret den nævnte ændring af deres bilaterale luftfartsaftaler med EU-lande, der er indgået nabolandsaftaler med Vestbalkan, Marokko, Jordan, Georgien og Moldova, mens Israel og Ukraine er på vej, og der er indgået samlede luftfartsaftaler med USA og Canada, mens Brasilien er på vej.

På den måde mener Kommissionen, at EU er blevet en vigtig aktør inden for global luftfart, og der har været økonomisk udbytte og andre fordele heraf. Men fremskridtet er ikke sket så hurtigt og i det omfang, som det burde. Der er ifølge Kommissionen mangel på enighed og solidaritetsfølelse på EU-niveau, og der er for mange nationale interesser involveret. Hertil kommer, at det for nylig er kommet til reaktion fra en lang række internationale partnere på indlemelsen af luftfart i EU's system for emissionshandel (ETS), hvilket ifølge meddelelsen klart viser behovet for yderligere samarbejde om klimaændrings-



problemerne, hvilket kan ske i regi af den internationale luftfartsorganisation ICAO.

Der er efter Kommissionens opfattelse et akut behov for at gennemgå og videreudvikle EU-luftfartspolitikken i mere ambitiøs og effektiv retning. I deres bilaterale forhandlinger tager medlemsstaterne ikke tilstrækkeligt højde for følgerne på EU-niveau. Man er desuden ikke kommet langt nok med at tackle ejendomsrets- og kontrolrestriktioner i international luftfart. Det er derfor yderst vigtigt at udvide EU's forhandlinger til en række væsentlige og stadig vigtigere luftfartspartnere.

### ***Markedstendenser – konkurrence fra Golf-området***

Meddelelsen gennemgår nogle tendenser i markedet. Der vil ske et skift i, hvor flytrafikken udvikler sig – fra EU til områder udenfor EU, især Asien og Mellempøsten. EU-luftfartsselskaber vil miste markedsandele i de fleste områder, og hvis der ikke gøres noget, vil europæiske luftfartsselskaber få færre muligheder for at skabe vækst og fordele for den europæiske økonomi. Det globale konkurrencemønster har ændret sig betydeligt med fremkomsten af luftfartsselskaber i Golf-området, som forbinder andre markeder ved hjælp af interkontinentale ruter via sine knudepunkter i Golfen. Dermed øger de deres markedsandele og positionerer sig aggressivt med nye massive investeringer i fly og lufthavne – deres regeringer har gjort luftfart til et strategisk værktøj for at fremme regionens globale rolle.

### ***Konkurrence fra lavprisselskaberne***

De europæiske netværksselskaber møder stærk konkurrence fra lavprisselskaberne, som nu udbyder 40 pct. af den samlede kapacitet inden for EU, en andel der ventes at stige til mellem 45 og 55 pct. i 2020. De sidstnævnte har imidlertid stort set begrænset sig til kort- og mellemdistancetrafik, og en EU-luftfartspolitik over for tredjelande, rettet mod nøglevækstmarkeder for langdistance-trafik, vil skabe nye forretningsmuligheder for EU-luftfartsselskaber, mener Kommissionen, der også antager, at lavprisselskaberne ikke vil bidrage ret meget i den interkontinentale trafik. De to forretningsmodeller kan derfor potentielt udvikle indbyrdes synergier. Man mener dog, at der er problemer med underinvestering i lufthavnsinfrastrukturen, som må løses, hvis den europæiske konkurrenceevne skal opretholdes.

### ***Mål for EU's fremtidige luftfartspolitik***

Kommissionen går herefter over til at beskrive de vigtigste mål for EU's fremtidige luftfartspolitik over for tredjelande.

Blandt disse mål er, at EU-luftfartsselskaber skal kunne konkurrere på et åbent og fair grundlag uden forvridning. Det har været en grundlæggende erfaring for den positive udvikling af EU's indre marked for luftfart. Men når fx statsstøtte,



illoyal konkurrence, inkonsekvent anvendelse af regelsæt og mangel på gennemsigthed i virksomhedsregnskaber anvendes til at forvride markedet, er det ifølge Kommissionen rimeligt at forsvare industrien herimod. Europæiske selskaber har generelt højere produktionsomkostninger. Nogle af disse byrder vil måske fortsat eksistere, men andre må undersøges nærmere – fx nationale skatter i luftfartssektoren – eller må forventes i en vis udstrækning at blive opvejet af innovation og stigende produktivitet. Der må tages højde for hele værdikæden inden for luftfart (lufthavne, flytrafikkontrol, it-systemer, ground-handling-leverandører m.v.). Men i sidste ende er EU-luftfartsselskaberne selv ansvarlige for deres konkurrenceevne og for at tilbyde de priser og den kvalitet, som appellerer til kunderne.

### *Statsstøtte og priskonkurrence*

Hverken inden for eller uden for EU må der ske forvridning med illoyal konkurrence. Inden for EU undersøger Kommissionen sager om støtte til luftfartsselskaber fra regionale lufthavne, og den vil desuden revidere retningslinjerne for finansiering af lufthavne. Der er for nylig vedtaget EU-regler om social sikring for mobile arbejdstagere i EU, der også vil forbedre det indre markeds virkemåde. Forordning 868/2004, der har til formål at beskytte mod statsstøtte og illoyal priskonkurrence til skade for EU-luftfartsselskaber, har aldrig været anvendt, og Kommissionen vil om nødvendigt fremsætte forslag om et mere hensigtsmæssigt og effektivt instrument. Endelig vil en hurtig vej frem muligvis kunne være at udvikle standardklausuler om fair konkurrence, der ved forhandlinger kan indsættes i medlemsstaternes bilaterale luftfartsaftaler med tredjelande.

### *Tredjelande – en koordineret indsats*

Som konklusion på dette fremfører Kommissionen, at der må gøres en mere koordineret indsats over for tredjelande, som skal være mere effektiv end systemet med bilaterale forhandlinger og relationer. Meddelelsen nævner særlig landene Tyrkiet, Kina, Rusland, visse Golf-stater, Japan, Egypten og Indien. En sammenhængende EU-vision over for tredjelande bør baseres på tre sideordnede mål: At skabe forbrugerfordele ved fokus på markedsåbning, at sikre konkurrencedygtighed ved tiltag med henblik på reform af bestemmelser om ejendomsret- og kontrol, reduktion af regelbyrden og lige vilkår internationalt samt at udvide formålene til at omfatte mere end bare trafikrettigheder til mere overordnede offentlige politikmål som sikkerhed og miljø. Luftfartspolitikken bør i højere grad fremme og forsvare europæiske interesser og værdier, og politikken bør tilstræbe, at de højest mulige standarder anvendes i industrien gennem samarbejde og tilpasning af regler. Disse mål kan efter Kommissionens opfattelse ikke nås uden koordinerede forhandlinger på EU-niveau med vigtige partnere.

### ***Kommissionens erfaringer og perspektiver***



I sidste kapitel i meddelelsen opridser Kommissionen erfaringer og perspektiver. Der er i de sidste syv år opnået betydelige resultater (jf. beskrivelsen i meddelelsens bilag, som omtales på side 2 her ovenfor).

Hvad angår naboskabsaftaler, bør kontakterne intensiveres med henblik på i 2015 så vidt muligt at have indgået aftaler med Ukraine, Tyrkiet, Tunesien, Aserbajdsjan, Libanon, Algeriet, Armenien, Egypten, Libyen og Syrien. Kommissionen mener, at det ikke længere vil give mening, at Rådet skal give bemyndigelse til forhandlinger med ét land ad gangen, men at det vil være langt mere effektivt at give Kommissionen én enkelt bemyndigelse til at forhandle med de resterende nabolande, selv om forhandlingerne fortsat skal føres land for land.

Hvad angår forhandlingerne om store, samlede luftfartsaftaler med vigtige partnere, er der som nævnt indgået sådanne aftaler med USA og Canada, mens en aftale med Brasilien er på vej. Kommissionen påpeger, at der i disse aftaler fortsat udestår grundlæggende spørgsmål om liberalisering af ejendomsret til og kontrol med luftfartsselskaber.

#### *Luftfartsselskabernes ejerskabsforhold*

De fleste lande i verden opretholder regler, der kræver, at luftfartsselskaber skal være majoritetsejede og kontrollerede af deres egne statsborgere, hvilket betyder, at selskaberne ikke kan få adgang til en bredere kreds af investorer og kapitalmarkeder. Grænseoverskridende konsolidering, som af mange ses som en nødvendighed for en økonomisk mere stabil luftfartsindustri, er underlagt skrappe begrænsninger – i USA må andelen af udenlandsk ejerskab af stemmeberettigede aktier i luftfartsselskaber fx ikke overstige 25 pct. Der er i stedet etableret tre store globale luftfartsalliancer (Star Alliance, SkyTeam og Oneworld), der arbejder stadig tættere sammen om at tilbyde kunderne en problemfri, integreret global netværksservice.

Luftfartsselskaberne i EU er ikke underlagt samme begrænsninger, idet de kan være majoritetsejede af en hvilken som helst EU-borger eller -stat, og det har ført til en grænseoverskridende konsolidering i koncerner omkring bl.a. Air France/KLM, Lufthansa/Swiss/Austrian og British Airways/Iberia.

Det hedder i meddelelsen, at der er behov for at sikre enighed fra en ”kritisk masse” af verdens lande for at få reformeret bestemmelserne om ejendomsret og kontrol. EU og USA står tilsammen for næsten halvdelen af den globale luftfart, og tiden er derfor moden til gå yderligere frem via luftfartsaftalen mellem EU og USA, idet målet også bør forfølges på multilateralt niveau, især via ICAO. Kommissionen tilføjer, at den tidligere har anmodet Rådet om bemyndigelse til forhandling om samlede aftaler med Rusland, Kina og Indien, men at der endnu ikke er givet mandat hertil – målet om samlede aftaler med disse vigtige lande må imidlertid fastholdes.



### *Behov for en koordineret indsats*

Det er ifølge Kommissionen på høje tid, at EU tilstræber en langt mere koordineret og kraftfuld strategi i sine luftfartsrelationer med tredjelande. I nogle tilfælde vil det være nok at styrke den eksisterende koordinering mellem Kommissionen, medlemsstaterne og industrien gennem stærkere formaliserede ordninger, men forhandlinger på EU-niveau efter bemyndigelse fra Rådet vil generelt være en mere hensigtsmæssig og effektiv måde at tilgodese den europæiske interesse, og denne tilgang bør derfor udvikles.

EU bør i øvrigt ikke holde sig tilbage mht. at fremme større åbenhed og liberalisering inden for luftfart, men ved forhandlinger med partnerlande bør der også tages hensyn til arbejds- og miljønormer m.m. for at undgå markedsforvridding og hindre et kapløb mod bunden. Der er desuden behov for ændringer i global sammenhæng, og her kan den internationale luftfartsorganisation ICAO spille en rolle gennem videreudvikling af det økonomiske regelsæt for den globale luftfartssektor.

### ***Relationerne til vigtige partnerlande***

Kommissionen gennemgår, hvordan relationerne med konkrete vigtige partnerlande kan forbedres.

Tyrkiet er efter USA den største destination for passagertrafik til og fra EU og et af de hurtigst voksende markeder. Der bør udvikles en positiv og pragmatisk samarbejdsdagsorden, og på længere sigt bør en stor, samlet aftale overvejes.

Med hensyn til Rusland må man snarest nå til enighed om et mere sammenhængende, stabilt og ambitiøst samarbejde, der kan give forudsigelighed i planlægningen for begge siders luftfartsselskaber. Rusland må herunder snarest demonstrere sig vilje til at implementere de aftalte principper til modernisering af det sibiriske overflyvningssystem. Så snart de nuværende hindringer er fjernet, bør EU foreslå en køreplan, hvis formål i sidste ende er en samlet luftfartsaftale.

Relationer med Golf-staterne har ifølge Kommissionen hovedsagelig være en envejsproces med åbning af EU-markederne for Golf-selskaberne. Der er desuden tvivl om, hvorvidt gennemsigtigheden i nogle af selskabernes driftsregnskaber opfylder internationale normer, og EU-landene har enkeltvis problemer med at nå til enighed med Golf-staterne om fair konkurrence. Denne tendens skal vendes, og det vil ifølge Kommissionen være hensigtsmæssigt at koordinere denne proces på EU-niveau via samlede EU-luftfartsaftaler med de vigtigste lande.

Hvad angår landene i Asien, påpeges det i meddelelsen, at mange af disse lande nu tilstræber en mere liberal luftfartspolitik. Ikke mindst samlede luftfartsaftaler med Kina, Indien og Japan kan medføre store økonomiske fordele, som bør



udnyttes. Der er desuden en udvikling inden for ASEAN, der sigter mod et fuldt liberaliseret indre marked for luftfart i 2015, som har mange ligheder med EU's luftfartsmarked, og der bør på et tidspunkt indgås en samlet luftfartsaftale mellem de to parter.

Endelig nævner Kommissionen en positiv udvikling i Latinamerika, og for det afrikanske luftfartsmarked nævnes særligt betydningen af samarbejde om forbedring af luftfartssikkerheden.

### ***Meddelelsens afslutning***

Meddelelsen fra Kommissionen afsluttes med en understregning af, at EU ønsker at udvikle stærke, samlede og gensidigt fordelagtige luftfartsrelationer med sine vigtigste partnere. Dette rækker videre end det enkle spørgsmål om liberalisering af trafikrettigheder og bør fx også omfatte et teknologisk og industrielt samarbejde samt samarbejde om regelsæt. Samlede luftfartsaftaler med nabolande samt vigtige og ligesindede partnere bør tage højde for og synkronisere de lovmæssige vilkår for fair konkurrence og for en bæredygtig luftfartsindustri, herunder væsentlige aspekter som sikkerhed, sikring, miljø og økonomisk regulering. Dette kræver en mere systematisk koordinering, større solidaritet og brug af alle de værktøjer, der er til rådighed. Det kan ske på forskellige måder, som bør overvejes i fællesskab. Kommissionen er rede til at gennemgå de praktiske foranstaltninger igen for at sikre, at forhandlinger er gennemsigtige og brede, samt at processerne er effektive og ikke alt for bureaukratiske. Meddelelsen nævner specielt, at der formentlig er behov for et mere effektivt instrument til sikring af fair konkurrence, nemlig en ny forordning til afløsning af den ovenfor omtalte forordning 868/2004 om illoyal priskonkurrence.

### ***Meddelelsens konklusion***

Kommissionen konkluderer, at tiden nu er kommet til, at EU's medlemsstater, Rådet og Europa-Parlamentet overvejer, hvordan EU's fremtidige luftfartspolitik over for tredjelande skal udformes, og til, at de nødvendige beslutninger træffes, for at en mere ambitiøs politik kan tilpasses de alvorlige udfordringer, som den europæiske luftfartssektor står overfor, og for at frigøre det fulde potentiale, som luftfarten kan bidrage med til den europæiske økonomi.

### ***Rådskonklusioner***

Formandskabet har til hensigt at fremlægge såkaldte Rådskonklusioner om Kommissionens meddelelse til vedtagelse på Transportministerrådsmødet den 20. december 2012. Sådanne Rådskonklusioner er ikke retligt bindende.

I det fremlagte udkast til disse konklusioner byder Rådet meddelelsen og dens analyse af udfordringerne for EU's luftfart velkommen og bekræfter, at der bør handles såvel på EU- som på medlemsstatsniveau og såvel internt som over for tredjelande for at forbedre sektorens konkurrenceevne. Man anerkender de se-





mere års store fremskridt i luftfartspolitikken over for tredjelande, men beklager, at enkelte af disse lande endnu ikke har villet acceptere EU's princip om at kunne udpege samtlige EU-luftfartsselskaber i alle bilaterale luftfartsaftaler, og opfordrer disse lande til at samarbejde herom. Man fremhæver betydningen af det fælles luftfartsområde, der er under dannelse mellem EU og nabolandene.

I udkastet til Rådskonklusioner hedder det videre, at man er af den opfattelse, at der nu er behov for en mere ambitiøs og stærk EU-luftfartspolitik over for tredjelande, som skal være baseret på principperne om åben og fair konkurrence. I den forbindelse byder man det velkommen, at Kommissionen vil overveje at fremlægge forslag til et nyt retsligt instrument, der kan anvendes over for tredjelande, der ikke lever op til sådanne principper, og man ser også frem til Kommissionens fremlæggelse af en standardklausul om fair konkurrence til brug i luftfartsaftaler.

Rådet noterer sig, at Kommissionen har til hensigt at intensivere anstrengelserne over for EU's nabolande for at færdiggøre igangværende forhandlinger og at gennemføre forhandlinger med resterende nabolande. Hvad angår øvrige vigtige luftfartslande noterer man sig med interesse Kommissionens udpegning af en række lande, der bør analyseres nærmere hver for sig, og man peger her især på Rusland, Kina, visse Golf-stater og Tyrkiet. Man noterer sig, at Kommissionen har til hensigt i 2013 at præsentere Rådet for en prioriteret liste over tredjelande, hvormed der bør indledes luftfartsforhandlinger på EU-niveau. Rådet understreger, at det i den forbindelse er vigtigt at opnå væsentlige nye markedsmuligheder, fordele for forbrugere og erhvervsliv i EU samt større lovgivningsmæssig konvergens med henblik på at sikre fair konkurrence. Endelig opfordrer man Rusland til at leve op til den indgåede aftale om principperne for overflyvning af Sibirien, og man noterer sig Kommissionens hensigt om derefter at udarbejde en køreplan for forbedring af luftfartsrelationerne med Rusland med endemålet at indgå en samlet EU-luftfartsaftale.

Rådet inviterer den internationale luftfartsorganisation ICAO til at spille en ledende rolle i moderniseringen af det internationale system med bilaterale luftfartsaftaler. I den forbindelse opmuntrer man arbejdet i ICAO med udvikling af globale løsninger for luftfartens klimapåvirkninger.

I udkastet til Rådskonklusioner understreger man betydningen af, at Kommissionen, medlemslandene og parterne i luftfartsbranchen forstærker samarbejdet om at styrke de europæiske interesser, og man noterer sig Kommissionens forslag om at ville udarbejde en slags værktøjskasse for dette samarbejde. Rådet understreger, at der i forbindelse med EU-forhandlinger med tredjelande skal være fuld information og inddragelse af medlemslandene og alle relevante parter i luftfartsbranchen.



Man konkluderer, at Rådskonklusionerne skal tjene som køreplan for EU's og medlemslandenes fremtidige luftfartspolitik over for og udviklingen af relationerne med tredjelande på luftfartens område.

## **2. Gældende dansk ret og meddelelsens konsekvenser herfor**

Ikke relevant.

## **3. Høring**

Meddelelsen har været sendt i høring den 9. oktober 2012 med høringsfrist den 6. november 2012 i EU-Specialudvalget for Transport samt følgende virksomheder og organisationer:

Københavns Lufthavne, Billund Lufthavn, SAS, Flyvebranchens Personale Union, Cabin Attendants Union og Danish Airline Pilots Association (DALPA).

Af høringssvarene fremgår følgende:

### **Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) og DI Transport:**

”Brancheforeningen Dansk Luftfart, der også svarer på vegne af DI Transport, skriver, at Kommissionen konkluderer i meddelelsen, at arbejdet med de 3 såkaldte søjler, der i de senere år har været prioriteret i forhold til tredjelande (retssikkerhed, fælles luftfartsområde og samlede aftaler), har ført til gode resultater. Men Kommissionen erkender også, at fremdriften har været for langsom, hvilket blandt andet resulterer i, at EU's luftfartsvirksomheder taber konkurrencekraft og mister markedsposition i forhold til en række vigtige tredjelande.

BDL er enig med Kommissionen i, at der er grund til at være bekymret over udviklingen. En stærk og konkurrencedygtig europæisk luftfartssektor er helt vital for det europæiske vækstgrundlag, så der består et stærkt behov for at forbedre vilkårene.

Kommissionen foreslår, at udviklingen accelereres gennem satsning på opfyldelsen af to overordnede målsætninger, nemlig 1) etablering af et marked i fair og åben konkurrence, og 2) en strategi for vækst, der er baseret på ”mere Europa”. Sidstnævnte er således funderet i det grundsynspunkt, at et samlet EU står stærkere i opbygningen af gode aftaler overfor tredjelande end de enkelte medlemsstater hver for sig. BDL kan tilslutte sig disse målsætninger, herunder også i forhold til de sideordnede mål, der fremhæves i meddelelsens punkt 32. Man skal derfor anbefale, at der fra dansk side bakkes op om Kommissionens intentioner.

Kommissionen bemærker dog selv, at den vigende markedsposition også kan tilskrives egne beslutninger. Kommissionen peger selv på konflikten med tredjelande omkring EU ETS for luftfartsområdet. BDL kunne også pege på fælles-



skabets manglende evne til at få gennemført de vigtige strukturelle ændringer, der skal lede til opfyldelse af det fælleseuropæiske luftrum. I den sammenhæng kan også peges på den enorme økonomiske belastning, som SESAR-projektet vil påføre de europæiske luftfartsaktører.

Det er efter BDL's opfattelse således ikke tilstrækkeligt kun at fokusere eksternt. Der må også ses på, hvordan de selvskabte rammer kan afbureaukratiseres og effektiviseres. BDL stiller sig til rådighed for den videre proces”.

#### **Dansk Erhverv:**

”Dansk Erhverv kan overordnet støtte en politik, hvorefter fri, konkurrenceintens og sikker luftfart prioriteres. Idet området i sin natur er internationalt, kan Dansk Erhverv endvidere støtte, at arbejdet med at fastlægge så effektive rammer for erhvervet som muligt fortsættes. Dansk Erhverv lægger i den forbindelse vægt på, at både erhvervs- og privatrejsendes retssikkerhed og regleres gennemskuelighed for disse har stort fokus, samt at ansvarsfordelingen er klar i tilfælde af fejl, forsinkelser og lignende fra lufthavne, luftfartsselskaber m.v.”.

#### **Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES):**

”Erhvervsflyvningens Sammenslutning noterer sig konklusionen, at tiden nu er kommet til, at EU's medlemsstater, Rådet og Europa-Parlamentet overvejer, hvordan EU's fremtidige luftfartspolitik over for tredjelande skal udformes, og til, at de beslutninger træffes, som er nødvendige for, at en mere ambitiøs politik kan tilpasses de alvorlige udfordringer, som den europæiske luftfartssektor i dag står overfor, og for at frigøre det fulde potentiale, som luftfarten kan bidrage med til den europæiske økonomi.

ES så gerne en mere aktiv udmelding i stedet for at konkludere, at tiden er kommet til at der overvejes, her kræves snarere handling fremfor overvejelser. Der skal naturligvis være et velbegrunder grundlag for disse handlinger, som det vurderes allerede er til stede”.

#### **SAS:**

”SAS oplyser, at man ikke svarer individuelt, men at Brancheforeningen Dansk Luftfart vil engagere sig i spørgsmålet”.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af meddelelsen**

Ikke relevant.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

#### **6. Regeringens generelle holdning**



Regeringen er generelt positivt indstillet over for meddelelsen og deler på flere områder Kommissionens analyse af situationen for luftfartsindustrien i EU. Man støtter især de dele af meddelelsen, der fokuserer på at skabe lige konkurrencevilkår på markedet, herunder ved at sikre, at så vidt muligt ensartede bestemmelser om bl.a. passagerrettigheder og miljøforhold bliver inkluderet i større EU-luftfartsaftaler. Man er ikke enig i, at Kommissionen skal kunne nøjes med ét overordnet mandat til fremtidige forhandlinger med nabolande om større luftfartsaftaler. Der er tale om lande med vidt forskellig luftfartspolitisk status, og desuden ændrer forholdene sig løbende, så mandaterne bør tilpasses. Der vil normalt ikke være problemer med at få de enkelte mandater af Rådet inden for en rimelig tid.

Regeringen er også generelt positivt indstillet over for udkastet til Rådskonklusioner. Der bør i konklusionerne lægges vægt på, at nye EU-luftfartsaftaler skal sikre fair konkurrence, herunder vedr. de i meddelelsen nævnte områder passagerrettigheder og miljøbestemmelser, og man vil fra dansk side her desuden fremhæve spørgsmål om markedsadgang, herunder slots i lufthavne. Rådskonklusionerne bør ikke støtte Kommissionens ønske om, at den skal kunne nøjes med ét overordnet mandat til fremtidige luftfartsforhandlinger med nabolande.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Meddelelsen blev præsenteret af Kommissionen i Rådets arbejdsgruppe den 1. oktober 2012, og selve behandlingen blev indledt den 22. oktober 2012. Formandskabet planlægger som nævnt vedtagelse af Rådskonklusioner om meddelelsen på Rådsmødet den 20. december 2012. Der ventes bred enighed blandt medlemslandene om at understrege betydningen af at arbejde for lige konkurrencevilkår mellem EU- og tredjelandsluftfartsselskaber. Der ventes også bred enighed om, at Kommissionen fortsat skal sikre sig mandat fra Rådet til hver enkelt forhandling med et naboland om indgåelse af større, samlede luftfartsaftaler.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. november 2012. Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



## **Dagsordenspunkt 5: Kommissionens forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse på Den Europæiske Unions vegne og midlertidig anvendelse af Euro-Middelhavsftalen om luftfart mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Staten Israel på den anden side**

KOM(2012) 688 endelig

Nyt notat

### **1. Baggrund og indhold**

Kommissionen har fremsat forslag om, at Rådet godkender en undertegnelse af en samlet luftfartsaftale mellem EU og dens medlemsstater på den ene side og Israel på den anden. Forslaget er fremsendt den 23. november 2012 under henvisning til artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 5 og 8, første afsnit, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Kommissionen fik i april 2008 bemyndigelse af Rådet til at indlede forhandlinger med Israel om indgåelse af en samlet luftfartsaftale, der gradvis skulle afløse medlemsstaternes bilaterale luftfartsaftaler med Israel. Det indgår som led i EU's eksterne luftfartspolitik at føre forhandlinger om omfattende aftaler om civil luftfart med nabolande i de tilfælde, hvor det menes, at sådanne aftaler vil være forbundet med merværdi og økonomiske fordele.

På basis af bemyndigelsen fra Rådet har Kommissionen nu forhandlet en aftale frem med Israel, der sikrer gradvis åbning af markedet i form af adgang til ruter og kapacitet på gensidigt grundlag, fremmer konkurrencen mellem luftfartsselskaberne på basis af ikke-diskriminering og lige vilkår samt fremmer samarbejde om regulering og harmonisering af forskrifter baseret på EU's lovgivning på området.

Forslaget er sat på dagsordenen til vedtagelse på rådsmødet (TTE) den 20. december 2012.

### **2. Gældende dansk ret og forslagens konsekvenser herfor**

Luftfartsrelationerne mellem Danmark og tredjelande reguleres af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 12. september 2011, samt for Israels vedkommende af den bilaterale luftfartsaftale mellem Danmark og Israel af 18. april 1977. Forslaget kræver ikke lovændring.

### **3. Høring**

Forslaget er udsendt i EU-specialudvalget for Transport den 4. december 2012.



#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget**

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Der må forventes positive samfundsøkonomiske konsekvenser af en liberalisering af luftfartsrelationerne mellem EU og Israel.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen mener ikke, at målene for forslaget vil kunne nås af medlemsstaterne enkeltvis, bl.a. fordi en række bestemmelser på luftfartsområdet er undergivet Unionens enekompetence. Samtidig skabes der ensartede vilkår for alle EU's og Israels luftfartsselskaber, hvilket forudsætter et stærkt forskriftsmæssigt samarbejde, som kun kan finde sted på EU-plan. Regeringen deler denne opfattelse.

Regeringen deler denne holdning og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### **6. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er positivt indstillet over for forslaget, der vil betyde en åbning af luftfartsmarkedet på mere ensartede vilkår og er et led i EU's politik over for udvikling af luftfartsrelationer med tredjelande, som generelt støttes af Danmark.

#### **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget har været behandlet kort i Rådets transportarbejdsgruppe. Der vil formentlig være enighed om at tilslutte sig, at luftfartsaftalen med Israel undertegnes.

#### **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Parlamentets udtalelse foreligger endnu ikke.

#### **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.