



NOTAT

Dato 25. februar 2014
J. nr. 2014 - 440

Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)

den 14. marts 2014

**SUPPLERENDE SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUD-
VALG**

Indholdsfortegnelse

Dagsordenspunkt 1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EU) nr. 881/2004 – <i>til generel indstilling (orientering i FEU)</i>	2
Dagsordenspunkt 2. Forslag til Rådets forordning om etablering af fællesforetagendet Shift2Rail – <i>til vedtagelse (orientering i FEU)</i>	9
Dagsordenspunkt 4: Meddelelse om ”En fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik” – <i>til politisk drøftelse (orientering i FEU)</i>	17
Dagsordenspunkt 5: Forslag til forordning om ændring af forordning 718/1999 om en kapacitetspolitik for EF's indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten – <i>til generel indstilling (orientering i FEU)</i>	21



Dagsordenspunkt 1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EU) nr. 881/2004

KOM (2013) 27

1. Resumé

Kommissionen vurderer, at der er behov for at øge Det Europæiske Jernbaneagenturs (ERA) bemyndigelse, ved at tilføre agenturet større kompetence og flere opgaver.

Forslaget omfatter ændringer i proceduren for godkendelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer, således at godkendelser gælder på det indre marked. Endvidere foreslås en fælles godkendelse til ibrugtagning af faste og mobile togkontrol- og signalsystemer.

Hvis forslaget vedtages, har det lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark. I så fald vil Lov om jernbane og bekendtgørelsen om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser skulle tilpasses.

Agenturforordningen er tæt forbundet med forslag til ændring af interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet, der tilsammen udgør den tekniske søjle af 4. jernbanepakke.

Det litauiske formandskab fremlagte en fremskridtsrapport for forslaget på TTE-rådsmødet den 5. december 2013, og det er ambitionen at opnå generel indstilling på TTE-rådsmødet den 14. marts 2014.

Forslaget blev den 4. oktober 2013 forelagt for Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg. Forslaget blev ligeledes forelagt for Folketingets Europaudvalg den 29. november 2013 til orientering.

2. Baggrund

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 30. januar 2013 og fremsendt til Rådet i dansk sprogversion den 6. februar 2013. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91.

Den forslåede forordning erstatter forordning (EF/881/2004) som ændret ved forordning (EF/1335/2008). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure jf. TEUF artikel 294.

Kommissionen har fremlagt 4. jernbanepakke, som er baseret på Hvidbogen "Towards a competitive and resource efficient transport system" COM(2011)144. Hvidbogen pointerer, at udvikling af et effektivt og bæredygtigt



europæisk transportsystem indebærer, at der etableres et fælles europæisk jernbaneområde, hvilket kræver afskaffelse af en række tekniske, administrative og juridiske hindringer, som stadig besværliggør adgangen til de nationale jernbanemarkeder.

Jernbaneagenturet er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004, med henblik på at yde tekniske bidrag til realiseringen af et indre marked for jernbanesektoren i Europa.

3. Formål og indhold

Kommissionen foreslår, at agenturet bemyndiges til at:

- udstede EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder i henhold til sikkerhedsdirektivet,
- udstede tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning, (Indre Marked) herunder typer af jernbanekøretøjer,
- udstede tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer, som er baseret på det europæiske togkontrol- og kommunikationssystem (ERTMS),
- tilse, at medlemsstaterne ændrer eller ophæver nationale regler, som strider mod fælles europæiske tekniske krav som f.eks. de Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSIer),
- overvåge de nationale sikkerhedsmyndigheder, herunder udføre inspektioner hos sikkerhedsmyndigheden og tilse myndighedens effektivitet og resourcer, og
- fremme akkreditering af de organer, som har til opgave at verificere, at TSIerne bliver efterlevet ved større ændringer på jernbanen (de såkaldte bemyndigede organer).

Endelig skal agenturet kunne opkræve gebyr for de certifikater og tilladelser, som agenturet udsteder.

Dette drejer sig om følgende ydelser:

- udstedelse og fornyelse af sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomhederne
- udstedelse og fornyelse af ibrugtagningstilladelser til togkontrol- og signalsystemer
- udstedelse af tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning

I dag er det sikkerhedsmyndigheden (Trafikstyrelsen), som godkender og udsteder ovenstående samt opkræver gebyrer herfor.

Agenturets retlige status samt klageadgang

Agenturet får retlig status som et EU-organ, der har status som juridisk person.



Agenturet opretter ét eller flere klagenævn, hvor virksomhederne vil kunne klage over agenturets afgørelser.

Side 4/24

Med forslaget vil det nuværende jernbaneagentur, ERA, ændre juridisk status og blive en egentlig europæisk jernbanemyndighed med udvidede kompetencer. Det kommende Europæiske Unions Jernbaneagentur vil på mange måder ligne agenturet på luftfartsområdet, European Aviation Safety Agency (EASA).

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

Europa-Parlamentets Transportudvalg behandler sagen og har udpeget Roberts Zīle (ECR/LV) som ordfører.

Europa-Parlamentets Transportudvalg forventer at stemme om deres betænkning den 26. november 2013 og derefter ventes betænkningen behandlet i plenarmøde den 26. februar 2014.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet. Dette begrundes med, at målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne, idet medlemsstaternes mangelfulde implementering af det fælleseuropæiske regelgrundlag bevirker, at nationale regler og forvaltning fortsat udgør en barriere for markedsadgang. Dette gælder både ved godkendelse af jernbanekøretøjer, der skal køre på tværs af landegrænserne, og når en virksomhed ønsker at drive jernbanevirksomhed i anden medlemsstat.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Forslaget har lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Forordning (EF) nr. 881/2004 med senere ændringer ophæves, hvis forslaget vedtages i sin nuværende udformning hvilket vil få betydning for følgende danske regler:

Lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010 om jernbane.

Bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.



Hvis forslaget vedtages, skal disse regler tilpasses.

Side 5/24

7. Konsekvenser

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere forslagets konsekvenser. Det skyldes bl.a., at den endelige afgrænsning mellem den nationale sikkerhedsmyndigheds opgavevaretagelse og agenturets opgavevaretagelse ikke er klart defineret, herunder principperne for opkrævning af gebyrer.

En nærmere vurdering af forslagets konsekvenser vil ske i takt med, at afgrænsningen mellem den nationale sikkerhedsmyndigheds opgavevaretagelse og agenturets opgavevaretagelse defineres nærmere.

8. Høring

Forslaget har været i høring i EU-specialudvalget for transport og hos en række øvrige aktører i jernbanebranchen, herunder Aarhus Letbane I/S, DNV KEMA, Lloyds, Aktins Danmark A/S, NIRAS, Siemens A/S og Jernbanenævnet i perioden fra den 7. februar med frist for høringsbidrag den 6. marts 2013.

Der er modtaget følgende høringssvar:

DSB:

"I betragtning (14) anføres, at afgifterne for køretøjstilladelser og sikkerhedscertifikater hos ERA vil ligge på et niveau svarende til det nuværende gennemsnit i Unionen og skal fastsættes i en delegeret retsakt. Da forslaget blandt andet tager udgangspunkt i, at der i visse medlemsstater opkræves urimelige afgifter, bør det overvejes hvorvidt de nye afgifter skal fastsættes efter en beregning af, hvad de rent faktisk koster at udstede for ERA. Dette argument forstærkes af, at det antages, at det vil udgøre en administrativ besparelse, når godkendelserne og godkendelsesprocedurerne harmoniseres og delvist samles ét sted. Alternativt må der være tale om en politisk fastsættelse af afgiftsniveauet.

Det er dog ikke muligt på det foreliggende grundlag at afgøre, hvorvidt der for DSB vil være tale om en administrativ eller økonomisk lettelse med forslaget om køretøjsregistreringstilladelse.

Ifølge betragtning (21) og forslaget til artikel 13 skal der oprettes et certificeringssystem for værkstedsfaciliteter. DSB anser det for sandsynligt, at såfremt der indføres et certificeringssystem for værkstedsfaciliteter, vil det medføre ekstraomkostninger for DSB og ikke i øvrigt medføre nogen form for simplificering eller forbedring af de nuværende forhold.

Ifølge forslaget til artikel 51 vil ERA oprette et klagenævn, som fremover skal behandle klager i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18 (sikkerhedscertifikater,



typegodkendelser, ibrugtagningstilladelser for rullende materiel og ibrugtagningstilladelser for togkontrol- og signal anlæg). Dermed overflyttes klageadgangen fra de nationale jernbanenævn til det ny klagenævn. Det er ikke muligt at vurdere, hvorvidt dette vil have betydning for DSB”.

Dansk Industri:

”DI Transport takker for det fremsendte materiale vedrørende EU-Kommissionens forslag til 4. jernbanepakke, og muligheden for at afgive bemærkninger til de enkelte delforslag. I dette tilfælde COM(2013) 27, der omhandler forslag til forordning om det europæiske jernbaneagentur og om ophævelse af forordning 881/2004.

Kommissionen tilkendegiver, at forslaget har til formål at fjerne de tilbageværende administrative og tekniske barrierer for etableringen af det indre jernbanemarked. Forordningen skal erstatte den gældende forordning 881/2004 og tildeler jernbaneagenturet (ERA) en række nye opgaver og beføjelser. Målet er endvidere, at øge stordriftsfordelene for jernbanevirksomhederne, reducere de administrative omkostninger og forkorte de administrative procedurer mv.

DI Transport tilslutter sig disse målsætninger. Det er af afgørende vigtighed for etableringen af det indre jernbanemarked, at nationale særregler afvikles, at der sikres fuld harmonisering mellem medlemslandene i regeludmøntningen, og at der i videst muligt omfang etableres en platform, hvor dobbeltarbejde mellem medlemsstaterne og ERA elimineres.

Vi er dog usikre på, om kommissionens forslag i alle henseender sikrer opfyldelsen af ovennævnte. Vi bemærker overordnet, at der med forslaget lægges op til en fortsat deling af beføjelserne, blandt andet af hensyn til nærheds- og proportionalitets-principperne. Men hvis den fortsatte todeling ikke defineres og udmøntes tydeligt, vil der være stor risiko for overlappende, ineffektive og fordyrende funktioner. Det skal undgås.

Vi bemærker for eksempel også, at ERA ifølge forslaget skal tildeles beføjelse til at opkræve afgifter for at udstede køretøjstilladelser og sikkerhedscertifikater. Det forudsættes også, at ERA tilføres yderligere ressourcer. Det er således vigtigt, at sådanne ”tilvækster” spejles i tilsvarende reduktioner i medlemsstaterne, såvel ressourcemæssigt som afgiftsmæssigt.

På ovennævnte baggrund skal vi derfor, med henblik på forslagets videre behandling, anbefale, at der fra dansk side lægges afgørende vægt på, at ændringerne reelt bidrager til opfyldelse af målsætningerne.

Vi står naturligvis til rådighed for de videre drøftelser vedrørende 4. jernbanepakke”.



9. Forhandlingssituationen

Det irske formandskab valgte at behandle interoperabilitetsdirektivet først og der blev opnået generel indstilling på rådsmødet den 10. juni 2013. Det litauiske formandskab har efterfølgende behandlet jernbanesikkerhedsdirektivet og opnåede en generel indstilling den 10. oktober 2013.

Den 22. oktober 2013 gennemførte Rådets landtransportarbejdsgruppe den første artikelgennemgang af forslaget, og det litauiske formandsskab fremlagde en fremskridtsrapport for forslaget på Rådsmødet den 5. december 2013. Det er ambitionen at opnå generel indstilling på TTE-rådsmødet den 14. marts 2014.

I forhold til forslaget om en ny agenturforordning har medlemsstaterne indikeret bred støtte til den foreslåede intention. Medlemsstaterne har dog i en række forhold været skeptiske. De væsentlige forhold, der forsat diskuteres, er:

- 1) omfanget af den større bemyndigelse og ansvar som agenturet tildeles og,
- 2) 2) at den foreslåede arbejdsdeling mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder kan vise sig at blive utilsigtet bureaukratisk.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen lægger vægt på, at jernbanen i Danmark, drives så effektivt og gennemsigtigt som muligt, og at jernbanedriften i Danmark dokumenterbart bliver en af Europas mest effektive.

Således støtter regeringen, at Jernbaneagenturet skal spille en aktiv rolle. Regeringen vil dog være særligt opmærksom på, at forslaget om yderligere bemyndigelse af agenturet ikke skaber barrierer og bureaukrati.

Regeringen finder, at grænsefladen mellem agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders kompetencer ikke er defineret tilstrækkeligt. Der er derfor i Kommissionens forslag behov for en præcisering af denne mht.:

- Det arbejde som sikkerhedsmyndigheden skal udføre i forbindelse med godkendelse og udstedelse af tilladelser og certifikater.
- Finansieringen af agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders opgaver.

Herunder hvad henholdsvis agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder kan opkræve af gebyrer for det arbejde de vil skulle udføre som "underleverandør" for agenturet ved godkendelse og udstedelse af tilladelser og certifikater til



jernbanevirksomhederne.

Side 8/24

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev den 4. oktober 2013 forelagt for Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg. Forslaget blev ligeledes forelagt for Folketingets Europaudvalg den 29. november 2013 til orientering. Samtidig har hele 4. jernbanepakke tidligere været nævnt til orientering den 1. marts 2013 i forbindelse med råds-møde (TTE) den 11. marts 2013. Europaudvalget har modtaget grund- og nærhedsnotat den 6. marts og supplerende grund- og nærhedsnotat den 25. marts 2013.



Dagsordenspunkt 2. Forslag til Rådets forordning om etablering af fællesforetagendet Shift2Rail

Side 9/24

KOM(2013)922 endelig

1. Resumé

Kommissionen fremsatte den 16. december 2013 forslag om oprettelse af Shift2Rail, der skal være et offentlig-privat forskningspartnerskab, et såkaldt JTI (Joint Technology Initiative) mellem Kommissionen og jernbanesektoren. Kommissionen har i tilknytning til Horizon 2020 fremsat forslag til i alt 11 offentlig-private partnerskaber, hvoraf Shift2Rail er et af dem. Et af de andre 11 forslag vedrører luftfartssektoren.

Formålet med Shift2Rail-forslaget er overordnet, via en øremærket forskningsindsats, at styrke jernbanesektorens effektivitet. En effektiv europæisk jernbane er et centralt element i Kommissionens transportpolitik. Det fremhæves bl.a. i Kommissionens Hvidbog for transport fra 2011¹, at de europæiske jernbaners markedsandele skal forøges markant frem mod 2050.

Shift2Rail skal ifølge Kommissionen bidrage til at reducere de samlede omkostninger i jernbanesektoren, skabe forøget kapacitet for tog, metroer og sporvogne samt bidrage til at forbedre rettidigheden i jernbanesektoren. Endvidere skal Shift2Rail bidrage til at fjerne tekniske barrierer, der i dag udgør begrænsninger for jernbanen som f.eks. begrænset interoperabilitet.

Fællesforetagendet Shift2Rail skal foruden at bidrage til at realisere Kommissionens målsætning for fremtidens jernbane endvidere bidrage til at fremtidssikre den europæiske jernbaneindustri internationale konkurrenceevne.

Shift2Rail-forslaget vurderes ikke at have konsekvenser for dansk ret.

2. Baggrund

Kommissionen fremsatte den 16. december 2013 forslag til Rådets forordning om etablering af fællesforetagendet Shift2Rail, KOM (2013)922. Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 187 i Traktaten om den Europæiske Funktionsmåde (TEUF). Forslaget skal vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter høring af Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg.

Jernbanesektoren spiller en helt central rolle i Kommissionens Hvidbog fra 2011 "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem". I Hvidbogen lægges der op

¹ En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" KOM(2011)144



til, at jernbanesektoren skal vinde markedsandele fra de andre transportformer, hvorved en stor del af den forventede vækst i person- og godstransporten skal ske med jernbane. Blandt de centrale målsætninger i Hvidbogen nævnes bl.a., at der i forhold til transport over mellemlange distancer (300 km og derover), skal 50 pct. af al passagerbefordring og godstransport ske med jernbane og ad indre vandveje.

Kommissionen har i forlængelse heraf den 30. januar 2013 fremsat forslag om en 4. jernbanepakke.

Herudover er der, ifølge Kommissionen, for at nå denne målsætning, yderligere behov for en styrket forskningsindsats, der kan skabe grundlag for en mere effektiv jernbane i Europa. Hidtil har den europæiske jernbaneforskning været begrænset og ukoordineret. Det har betydet svag innovation og tab af konkurrenceevne for den europæiske jernbaneindustri.

Det er vurderingen, at et enkelt land eller en enkelt virksomhed med al sandsynlighed ikke vil kunne opnå de ønskede forskningsresultater alene. Det er i forlængelse heraf vurderingen, at der er behov for en bred europæisk satsning i et tæt samarbejde mellem offentlige myndigheder og private virksomheder.

Forslaget om etablering af Shift2Rail bygger på fællesforetagendet (JTI), som blev oprettet under det syvende rammeprogram, der skulle strukturere EU's forskningsindsats for perioden 2007-2013. Horizon 2020 har til formål at strukturere forskningsindsatsen for 2014-2020. Fællesforetagendet for Shift2Rail skal være et offentlig-privat partnerskab mellem Kommissionen og sektoren for jernbane. Målsætningen er at effektivisere den europæiske jernbane og sikre den europæiske jernbaneindustri internationale konkurrenceevne i fremtiden.

3. Formål og indhold

Kommissionens formål med etableringen af Shift2Rail er at skabe grundlag for en mere effektiv jernbane, hvor der opsættes følgende konkrete mål:

- 50 pct. fald i de langsigtede omkostninger i jernbanesektoren. Heraf reduktion i omkostninger til udvikling, vedligehold, drift, rullende materiel og energiomkostninger.
- 100 pct. forøgelse af kapaciteten i den europæiske jernbanesektor for at imødekommende stigende efterspørgsel efter passager- og godstransport.
- 50 pct. forbedring i rettidigheden for gods- og passagertransport.
- Fjernelse af tekniske barrierer – inkl. barrierer vedr. interoperabilitet.
- Reduktion af støj, emissioner og andre negative eksternaliteter for jernbanetransporter.



Formålet er med andre ord at igangsætte forskning og innovationsprojekter under Shift2Rail, der skal bidrage til at styrke effektiviteten i den europæiske jernbanesektor. På denne måde skal den europæiske jernbanesektor rustes bedst mulig til at imødekomme Kommissionens målsætninger i Hvidbogen fra 2011. I Hvidbogen forudsættes det, at jernbanen øger sine markedsandele betydeligt frem mod 2050, og dermed får en væsentlig større rolle i det samlede europæiske transportsystem, end det er tilfældet i dag. Et andet formål med Shift2Rail er at fremtidssikre den europæiske jernbaneindustri, der i stigende grad udsættes for konkurrence fra bl.a. asiatiske lande.

Kommissionen foreslår, at der oprettes en bestyrelse for Shift2Rail, der udpeges af Kommissionen og parter fra den europæiske jernbaneindustri. I bestyrelsen bestemmes indholdet i de konkrete forsknings- og innovationsprojekter. Det forudsættes, at jernbaneindustrien bidrager med mindst 450 mio. euro, hvilket svarer til medlemslandenes bidrag. Dermed bliver det samlede budget på mindst 900 mio. euro.

Tilskud til forsknings- og innovationsprojekter fra Shift2rail vil i stor udstrækning følge reglerne for deltagelse, der er gældende for Horizon 2020-projekter. Der forventes dog enkelte undtagelser fra disse regler. Undtagelserne er ikke endeligt bestemt, men skal vedtages i en delegeret retsakt og forventes at omhandle minimumsantallet af deltagere i forsknings- og innovationsprojekter.

I forslaget har initiativet en bestyrelse som sit styrende organ, og Kommissionen og de industrielle partnere sidder i denne bestyrelse. Medlemslandene er repræsenteret i en medlemsstatsgruppe, der har en rådgivende funktion. Kommissionen lægger i forslaget op til, at medlemsstaterne vil få større indflydelse på Shift2Rail end på de hidtidige fællesforetagender under syvende rammeprogram. Det skyldes den politiske betydning, som Shift2Rail forventes at ville få.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger ikke endnu.

5. Nærhedsprincippet

Det er Kommissionens vurdering, at et enkelt land eller en enkelt virksomhed med al sandsynlighed ikke vil kunne opnå de ønskede forskningsresultater alene. Kommissionen vurderer, at der er behov for en bred europæisk satsning i et tæt samarbejde mellem offentlige myndigheder og private virksomheder.

Regeringen vurderer overordnet, at nærhedsprincippet er overholdt.



6. *Gældende dansk ret*

Side 12/24

Kommissionens forslag til Rådets forordning vurderes ikke at have konsekvenser for dansk ret.

7. *Konsekvenser*

Kommissionen har foreslået at afsætte 450 mio. euro på EU's budget til forslaget i perioden 2014-2020. Danmark betaler ca. 2 pct. af EU's budget, hvilket svarer til at man i forhold til Shift2Rail-forslaget bidrager med 9 mio. euro eller ca. 67 mio. kr. over den syvårige periode.

8. *Høring*

Forslaget er blevet sendt i skriftlig høring i EU-specialudvalget for transport og EU-specialudvalget for forskning med frist den 22. januar 2014, hvilket gav anledning til følgende høringssvar.

Kulturministeriet

Kulturministeriet har ikke bemærkninger til den fremsendte høring.

Syddansk Universitet

Universitetet har ingen bemærkninger til forslaget.

Forbrugerrådet

Forbrugerrådet Tænk har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til forslaget til Shift2Rail Joint Undertaking. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Dansk Industri (DI)

DI Transport takker for det fremsendte materiale vedrørende EU-Kommissionens forslag til etablering af et offentlig-privat partnerskab for forsknings- og udviklingsindsats på jernbaneområdet, det såkaldte Shift2Rail Joint Undertaking (S2R JU).

Forslaget er målrettet mod at intensivere forsknings- og udviklingsindsatsen på jernbaneområdet med henblik på at opnå 50 % reduktion i lifecycle costs, 100 % forøgelse af kapaciteten i transportsystemet, 50 % forøgelse af regularitet og punktlighed, eliminering af tilbageværende barrierer for etablering af fuld interoperabilitet og effektivitet og reduktioner i jernbanens eksterne påvirkninger. Løsninger på disse målsætninger skal i kraft af initiativet være tilvejebragt ved udgangen af 2024. EU skal finansiere med 450 mio. Euro og øvrige parter med 470 mio. Euro.



DI Transport støtter ovennævnte målsætninger og er som udgangspunkt positive til etableringen af S2R JU, men har dog enkelte kommentarer til det konkrete initiativ, jf. nedenfor.

For det første er det vigtigt, at fællesskabets bidrag til partnerskabet ikke fragår andre infrastrukturprojekter. Initiativet må hvile i sig selv, og gennemføres under den forudsætning, at den private side leverer sin andel af finansieringen.

For det andet er det vigtigt, at der fra medlemslandene konstant holdes et kritisk øje på, at opfyldelse af målsætningerne er fokus i hele projektforløbet. Det er en afgørende forudsætning for, at den økonomiske ramme og tidsplan holdes. I den forbindelse er det vitalt at de evalueringer, der fremgår af forslaget artikel 11, fastholdes og eventuelt udbygges.

For det tredje finder vi det vigtigt, at der i selve forordningen specificeres krav om åbenhed og offentlig indsigt i projekters fremdrift og resultater, idet der er tale om anvendelse af fællesskabsmidler.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv er enig i, at EU definerer et klart problem i den både mangelfulde og mangelfuldt koordinerede forsknings- og innovationsindsats på baneområdet i EU. Dansk Erhverv støtter på den baggrund tiltag, der giver godsbanen en større plads på den europæiske transportscene bliver endnu bedre indarbejdet i transportkæden via en koordineret indsats på området.

I forhold til transportpolitikken i EU er vi generelt positive over for tiltag, der søger at styrke en transport-gren eller som fremmer samarbejdet mellem transportgrenene. Dansk Erhverv er derimod skeptisk, når man søger at fremme et aspekt af transportkæden på bekostning af andre led. Det er uhensigtsmæssigt og det ser heldigvis ud til at EU har undgået denne faldgrube i dette tilfælde. Vi støtter at udgangspunktet i flere af de foreslåede modeller er OPP således at EU og de private virksomheder i fællesskab søger at løfte opgaven men må minde om, at EU-styrede forskningsprojekter erfaringsmæssigt meget let drukner i bureaukrati, hvor en stor del af midlerne går til at rapportere tilbage om, hvad pengene er gået til. Det skal undgås, hvis dette skal have en chance. Samtidig giver det også anledning til eftertanke at EU selv beregner en succesrate på mellem 20 og 40 pct.

Dansk Erhverv ser derfor frem til en mere konkret udformning og praktisk implementering af dette forslag.

Danske Handicaporganisationer (DH)

Danske Handicaporganisationer (DH) bemærker, at der mangler standarder for både infrastruktur og services i forhold til de forskellige nationale jernbanesystemer i EU. Derfor mener vi, at det skal prioriteres at fremme europæiske standarder for begge områder. Desuden er det vigtigt at involvere interessen-



terne i arbejdet. Mennesker med handicap skal inddrages i alle forsknings- og udviklingsprojekter. Dette er den eneste måde, hvorved man kan sikre, at tilgængelighed for personer med handicap bliver en del af projekterne, og at det endelige resultat vil kunne benyttes af personer med handicap.

Det er vigtigt at sikre, at innovation i de forskellige dele af hele den europæiske jernbanes værdikæde bliver koordineret, og at de forskellige innovationsnetværk samarbejder. Vi er klar over, at jernbanens materiel har en lang levetid, men det skal ikke hindre, at man tænker tilgængelighed ind i nye projekter for at sikre, at disse vil kunne bruges af passagerer med handicap. Udviklingsprojekter omhandler ikke kun det rullende materiel og infrastruktur, men kan også være i forbindelse med at forbedre information og kommunikation på jernbanerejserne, hvilket ikke er direkte påvirket af den lange levetid nævnt ovenfor.

Tilgængelighed skal indgå i alle forsknings- og udviklingsprojekter, heriblandt også projekter vedr. informations- og kommunikationsteknologier. Mennesker med handicap skal inddrages fra hvert projekts begyndelse for at sikre, at de behov, personer med handicap har, bliver taget i betragtning. Et af forsknings- og udviklingsprojekternes formål skal være at promovere "Universelt design" og tilgængelighedsstandarder i den europæiske jernbanesektor for at forbedre interoperabilitet og tilgængelighed for mennesker med handicap.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i emne høring.

ES er principielt imod favorisering af én transportform frem for en anden. Dette høringsforslag ses at gøre dette.

Det noteres således, at der i forslaget bl.a. står: "Det er et centralt mål for EU's transportpolitik at puste nyt liv i EU's jernbaner for at sætte jernbanerne i stand til at vinde konkurrencen med andre transportformer.", "for at tilskynde til trafikoverflytning fra vej- og lufttransport." og "til et modalt skift fra vej- og lufttransport til jernbanetransport gennem en omfattende og koordineret indsats."

I Redegørelsen fra Udvalget om Dansk Luftfart, marts 2012 anbefales bl.a. i strategisk anbefaling nr. 3: "3. En effektiv indenrigsluftfart: Der skal skabes gode betingelser for en effektiv og markedsorienteret dansk indenrigsluftfart, fordi indenrigsluftfarten er en væsentlig del af det kollektive trafiksystem i Danmark. Lufthavne som Aalborg, Aarhus, Sønderborg, Rønne og Karup er afgørende for det lokale erhvervslivs tilgængelighed. Dansk indenrigsluftfart er samtidig afgørende for at binde landet og hele Rigsfællesskabet tættere sammen og udgør i dag nogle af landets vigtigste transportkorridorer for persontrafik."



Der ses ikke at være overensstemmelse med rapportens anbefaling om, at der skal skabes gode betingelser for indenrigsluftfarten, og med høringsforslagets favorisering af jernbanen. Der er endvidere offentlig støtte til kollektiv trafik, undtagen til luftfarten, hvilket forstærker de ulige konkurrencevilkår. Dette høringsforslag løfter situationen op på EU niveau for så vidt angår tilskyndelse til at anvende jernbane frem for bl.a. luftfart, som er hårdt nok ramt af skatter og afgifter, der pålægges af EU.

Derfor anbefaler ES, at Danmark ikke accepterer, at jernbane favoriseres på bekostning af luftfart.

ES har som sådan ingen indvendinger mod etablering af et Fællesforetagende.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget blev præsenteret i Ministerrådets landtransportarbejdsgruppe (bane) den 22. januar 2014. Generelt fik initiativet en varm velkomst fra medlemslandene. Flere lande tilkendegav dog, at man ønskede tydeligere bestemmelser om forvaltning af partnerskabet.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter generelt forslaget. Regeringen er fortalende for en mere effektiv jernbanesektor i Europa, der bl.a. kan bidrage til at afhjælpe de klima- og miljømæssige udfordringer, som den europæiske transportsektor står overfor frem mod 2050.

Hvad angår de fem konkrete målsætninger for samarbejdet, støtter regeringen op om disse. Der bliver i disse år investeret betragteligt i den danske jernbanesektor. Investeringerne omfatter anlæg af nye jernbanestrækninger og opgradering af eksisterende banestrækning, nye signalsystemer og elektrificering. Formålet er at tiltrække mange nye passagerer til jernbanen. Det vil være med til at sikre, at den kollektive trafik samlet set kan bære hovedparten af trafikvæksten i fremtiden i Danmark.

Det kan blive af stor vigtighed for udmøntningen af de besluttede projekter, at der gennemføres forskning og udvikling på fælleseuropæisk plan, som kan komme jernbanesektoren til gavn.

En øget satsning på jernbaneforskning i EU vil endvidere kunne skabe grundlag for en generel styrkelse af den forskningsbaserede undervisning og uddannelse af medarbejdere inden for jernbanesektoren.

Spørgsmålet om, hvordan der sikres tilstrækkelig uddannet arbejdskraft i den danske jernbanesektor er en aktuell udfordring, der skal analyseres som led i den politiske aftale om Togfonden DK.



I forhold til de konkrete forskningsområder gælder, at særligt de projekter, der vedrørende udviklingen af ERTMS-standarder og tekniske specifikationer (TSI'er) med henblik på fremme af interoperabilitet, vil have dansk interesse.

Side 16/24

I lyset af regeringens målsætning om at øge transportarbejdet på jernbanen vil det desuden være gavnligt at forske i optimeringen af kapacitet på jernbanen dels indenfor eksisterende infrastrukturrammer, dels ved udvidelser gennem nyanlæg og nye signalsystemer.

I lyset af områdets betydning for jernbanesektorens udvikling er det regeringens holdning, at det er vigtigt at sikre fremdrift i initiativet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 4: Meddelelse om ”En fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik”

Side 17/24

KOM(2013) 913

1. Resumé

Kommissionen har den 17. december 2013 fremsendt meddelelse om ”En fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik”. Målet er at inspirere medlemslandene til at styrke indsatsen for en mere bæredygtig bytrafik.

Meddelelsen peger på, at byerne ikke har løftet opgaven i tilstrækkelig grad. Der er stadig for meget trængsel i byerne, der bliver udledt for meget CO₂ og der er for mange trafikdræbte. Meddelelsen er derfor en opfordring til, at medlemslandene sætter ind på alle forvaltningsniveauer for at støtte op om en helhedsorienteret tænkning i planlægningen af bytrafikken.

Meddelelsen indeholder en række forslag til, hvordan denne indsats kan formes, samt et bilag med beskrivelse af et plankoncept for bæredygtig bytrafik.

Der er alene tale om en meddelelse fra Kommissionen, og meddelelsen har ikke økonomiske eller lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet den 14. marts 2014 til politisk drøftelse og forelægges Folketingets Europaudvalg d. 28. februar 2014 til orientering.

2. Baggrund

I Europa 2020 strategien, som omhandler intelligent, inklusiv og bæredygtig vækst (se KOM (2010) 2020 endelig) understreges det, at det er nødvendigt at forbedre trafiksituationen i byerne.

I 2009 fremlagde Kommissionen en handlingsplan for bytrafikken (KOM (2009) 490 endelig), som blev gennemført i 2012. Efterfølgende har Kommissionen evalueret denne, og interessenterne har peget på at EU-støtte til erfaringsudveksling mv. havde stor nytteværdi.

Kommissionen har derfor udarbejdet denne meddelelse for at yde støtte til ’et kvantespring’ i tilgangen til mobilitet i byerne, så EU's mål om et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem i Europa kan gennemføres.

Udgangspunktet er, at byerne, som frembringer ca. 80% af EU's BNP, har ineffektive transportsystemer.



Kommissionen har i transporthvidbogen fra 2011 ”En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem” sat et mål om at drivhusgasemissionerne skal reduceres med 60%. Dette mål opfyldes ikke, og Kommissionen mener, at byerne skal bidrage mere til dette, idet byområderne står for 23% af alle transportsektorens udledninger.

Dertil kommer at EU's regler om luftkvalitet ikke overholdes i langt de fleste byer (se direktiv om luftkvalitet 2008/50/EF af 21. maj 2008).

Kommissionen oplyser, at trængslen anslås til at koste 80 mia. EUR om året samt at antallet af trafikdræbte er højt, og at ca. 38% af disse sker i byerne.

3. Formål og indhold

Formålet er en opfordring til en fælles indsats på alle forvaltningsniveauer for at forbedre trafiksituationen i byerne. Der er ikke i denne meddelelse forslag til en videre proces med evt. mere bindende forslag om handling i medlemslandene.

Meddelelsen beskriver problemet med trafikformerne i byerne og angiver en række forslag til, hvordan medlemslandene kan styrke byernes udvikling af bæredygtig bytrafik. Kommissionen anfører, at det er vigtigt at disse redskaber forankres og tilpasses nationalt og regionalt for at være effektive.

Redskaberne er:

- 'Planer for bæredygtig bytrafik', som lægger op til, at bytrafikale foranstaltninger indlejres i en mere omfattende by- og arealplansstrategi, og beskrives nærmere i bilaget
- 'Samordning mellem offentlige og private aktører', om bylogistik, om mere intelligente adgangsreguleringer og kørselsafgifter, om koordineret brug af ITS og om sikker bytrafik

Kommissionens støtte til medlemslandene består i at etablere fora for erfaringsudveksling og fremhjelpe samarbejde og i at støtte forskning.

Angående muligheder for EU-finansiering peges på de europæiske struktur- og investeringsfonde (ESI-fondene), som indtil nu særligt har fokuseret på stor-skalaprojekter. Kommissionen vil arbejde tæt sammen med medlemslandene for at finde ud af hvordan disse fonde bedst kan anvendes.

Herudover er der enkelte konkrete projekter, som allerede er i gang, som muligvis kan udgøre yderligere muligheder for finansiering. Det gælder fx TEN-T,



det transeuropæiske transportnet, som med finansiering fra Connecting Europa har igangsat et projekt om udvikling af byknodepunkter.

Side 19/24

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

6. Gældende dansk ret

Kommissionens meddelelse har ingen konsekvenser for dansk ret på nuværende tidspunkt, da der udelukkende er tale om opfordringer til medlemslandene. Såfremt forslagene heri udmøntes i egentlige beslutningsoplæg, skal Danmark dog være opmærksom på hvordan disse forslag forholder sig til vores arbejdsdeling mellem stat og kommuner.

7. Konsekvenser

Meddelelsen medfører ikke i sig selv konsekvenser for Danmark. De fremlagte retningslinjer vil imidlertid ved en senere udmøntning muligvis kunne indebære konsekvenser, såfremt de udmøntes i et forslag til øget statslig regulering af byplaner, som i dag primært ligger indenfor det kommunale selvstyre.

8. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos medlemmer af EU-specialudvalget for transport den 25. februar 2014 med frist 17. marts 2014.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Meddelelsen har ikke været behandlet i rådet, og regeringen har ikke kendskab til, hvordan de øvrige medlemslande vil stille sig til forslaget.

10. Regeringens generelle holdning

Kommissionens meddelelse fokuserer på helhedstækning og bæredygtighed i bytrafikken, hvilket regeringen overordnet støtter.

Danmark arbejder i forvejen intensivt med bæredygtig bytrafik. Der er planer om letbaner og supercykelstier i de større byer ligesom der arbejdes kontinuerligt med at forbedre bustrafikken i byerne. Herudover er København erklæret



cyklistby, og har allerede gennemført en mængde initiativer, der forbedrer mulighederne for cyklisterne.

Side 20/24

Det er derfor også regeringens vurdering, at meddelelsen ikke har stor betydning for Danmark, da man fra dansk side allerede er godt i gang med mange af Kommissionens anbefalinger. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, om denne meddelelse leder til konkrete initiativer, som kan berøre Danmark og evt. det kommunale selvstyre.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg



Dagsordenspunkt 5: Forslag til forordning om ændring af forordning 718/1999 om en kapacitetspolitik for EF's indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten

KOM(2013) 621 endelig

Revideret notat.

Sagen hører under Erhvervs- og vækstministeriet.

1. Resumé

Med forslaget udvides anvendelsesområdet for de indenlandske skibsfartsfonde, der er etableret i medfør af forordning 718/1999. Fondene er etableret i alle medlemslande med indre vandveje, der støder op til en anden medlemsstats indre vandveje. Formålet er at finansiere iværksættelsen af konkrete afhjælpeforanstaltninger i tilfælde af alvorlige markedsforstyrrelser. Fondene har endnu ikke været anvendt. På den baggrund, og for at fremme innovation, miljø og sikkerhed, foreslås det, at udvide anvendelsesområdet for disse fonde.

Forslaget har ingen konsekvenser for Danmark. Den EU-retlige regulering af "indre vandveje" finder ikke anvendelse i Danmark.

Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet den 14. marts 2014 til generel indstilling og forelægges Folketingets Europaudvalg d. 28. februar 2014 til orientering.

2. Baggrund

Kommissionen har ved forslag til forordning (KOM (2013) 621 endelig) af 10. september 2013 fremsendt forslag om ændring af forordning 718/1999 om en kapacitetspolitik for EF's indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af en samlet pakke der, ud over forordningsforslaget, også indeholder et direktivforslag (om tekniske forskrifter for fartøjer der udfører indenlandsk vandvejstransport, og ophævelse af Rådets og Europaparlamentets direktiv 2006/87/EU) samt en meddelelse (om NAIADES II handlingsplanen).

I 2009 blev der med forordning 718/1999 vedtaget en fælles kapacitetspolitik for skibstransport ad indre vandveje i EU. Det overordnede formål med denne politik er at sikre et velfungerende marked for transport ad indre vandveje og forhindre overkapacitet i markedet.



Med henblik på at sikre dette blev der i forordningen stillet krav om, at hver relevant medlemsstat - med en flådetonnage på over 100.000 tons, og hvis indre vandveje støder op til indre vandveje i en anden medlemsstat – for egne midler etablerer en såkaldt ”indenlandsk skibsfond”. Hver fond består af en reserve, der finansieres af restmidler fra struktursaneringsindsatsen frem til 28. april 1999 samt særbidrag indbetalt af fartøjsejere i forbindelse med udskiftning af tonnage (den såkaldte ”gammelt-for-nyt-regl”).

I forordningens artikel 8 er de nærmere kriterier for udmøntning af denne reserve fastlagt. Det fremgår heraf, at medlemsstaterne kan træffe forskellige foranstaltninger, der har til formål at fremme en strukturel tilpasning af erhvervet og sikre et velfungerende marked for indenlandsk vandvejstransport. Forordningen må ikke finde anvendelse på bl.a. færger eller fartøjer som udelukkende sejler nationale vandveje, der ikke er forbundet med fællesskabets øvrige indre vandveje

Til dato har fondenes midler dog endnu ikke været anvendt. Midlerne i fondene udgør samlet set 35 mio. € (ca. 262 mio. kr.).

Der er ikke etableret en indenlandsk skibsfond i Danmark. Den EU-retlige regulering af ”indre vandveje” finder ikke anvendelse i Danmark, da man har vurderet, at der ikke findes indre vandveje i Danmark. Danske farvande reguleres i stedet af regler der har udspring i de internationale og/eller EU-regler for søgående skibe, som fx direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og – standarder for passagerskibe.

3. Formål og indhold

Hovedformålet med forordningsforslaget er at udvide anvendelsesområdet for fondene i lyset af, at fondenes midler endnu ikke har været udmøntet.

Kommissionen har på baggrund af en høring af erhvervet konstateret en række barrierer for anvendelsen af fondene. For det første giver forordningen i dag kun mulighed for, at fondene kan yde støtte til uddannelse af lønmodtagere i erhvervet, men ikke selvstændige bådførere, som udgør en betydelig del af arbejdsstyrken. For det andet ser erhvervet behov for initiativer, der styrker organiseringen i erhvervet. For det tredje har erhvervet påpeget det potentielt nyttige i tiltag målrettet skibsinnovation og teknisk tilpasning i forhold til miljøkrav.

Forslaget indeholder på den baggrund en udvidelse af kriterierne i forordning 718/1999, artikel 8. Udvidelsen giver herefter medlemsstaterne mulighed for at anvende fondene til, at:

1. iværksætte uddannelsesinitiativer for alle besætningsmedlemmer, der forlader branchen,



2. yde støtte til en styrkelse af erhvervsorganisationer i branchen,
3. tilskynde til øget innovation i forhold til at tilpasse fartøjerne til den teknologiske udvikling af hensyn til miljøet.

Side 23/24

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF art. 100, stk. 2, høres efter den almindelige beslutningsprocedure.

Udvalget for Transport og Turisme (TRAN) er ansvarlig for behandling af forslaget. Afstemning i plenum er planlagt til 16. april 2014.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har i forslaget ikke forholdt sig til spørgsmålet om nærhedsprincippet. Det er regeringens opfattelse, at forslaget overholder nærhedsprincippet, da en justering af betingelserne for udmøntning af fondene alene kan ske gennem fællesskabslovgivning.

6. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

7. Konsekvenser

Ikke relevant.

8. Høring

Forslaget blev sendt i høring i skibsfartspolitisk specialudvalg den 18. september 2013 med frist for besvarelse den 25. september. Der er ikke modtaget bemærkninger til forslaget.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der forventes generelt opbakning til forslaget i Rådet.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter generelt tiltag, som bidrager til gennemførelsen af et vel fungerende indre marked, herunder inden for søfart. Endvidere lægger regeringen vægt på at sikre, at de søfarende får mulighed for at udnytte deres kvalifikationer i hele EU, således at der ikke opstår barrierer mellem de enkelte medlemslande. Regeringen kan generelt tilslutte sig forslaget.



11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Side 24/24

Grund- og nærhedsnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg i oktober 2013.