

SAMLENOTAT

10. maj 2021

Indhold

1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) om gennemførelsen af det fælleseuropæiske luftrum (SES) (omarbejdning) (SES II+ forslaget) 2
2. Kommissionens ændringsforslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139, hvad angår Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget)21
3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet)..... 30
4. Rådskonklusioner om at sætte jernbanen forrest i smart og bæredygtig mobilitet 46
5. Rådskonklusioner om Kommissionens Strategi for Smart og Bæredygtig Mobilitet 83



1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) om gennemførelsen af det fælleseuropæiske luftrum (SES) (omarbejdning) (SES II+ forslaget)

Revideret notat

Nye afsnit er markeret med en streg i marginen.

KOM (2013) 410, KOM (2020) 579

Resumé

Kommissionen har den 22. september 2020 fremsat et omarbejdet forslag til gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum. Forslaget er en del af den reviderede Single European Sky II+ pakke (SES II+). Forslaget øger ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljømæssige, kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum.

Med SES II+ pakken foreslår Kommissionen bl.a., at de nationale tilsynsmyndigheder skal være fuldt institutionelt adskilt og finansielt uafhængige fra luftfartstjenesteudbydere. Det foreslås, at visse støttetjenester til lufttrafikstyring (vejr-, luftfartsinformatiøns-, kommunikationstjenester m.m.) skal være omfattet af de almindelige bestemmelser for markedsindkøb. Det foreslås ligeledes, at Kommissionen skal have en større rolle med hensyn til sikring af en velfungerende præstationsordning for lufttrafikstyring samt at give mulighed for at iværksætte sanktioner, hvis præstationsmålene ikke nås.

Det portugisiske formandskab har fremsat et kompromisforslag, som har til hensigt at imødegå de problemstillinger og bekymringer medlemslandene – inklusiv Danmark – har haft til det oprindelige forslag. Regeringen er overordnet tilfreds med kompromisforslaget.

Kompromisforslaget forventes ikke at have lovgivningsmæssige eller større økonomiske konsekvenser

Regeringen er af den opfattelse, at Kommissionens oprindelige forslag potentielt er af stor rækkevidde, hvilket særligt ses for



flere af de nye tiltag i forslaget, som Kommissionen har indarbejdet i forbindelse med omarbejdningen af forslaget fra 2013. Regeringen mener derfor, at Kommissionen principielt bør fremlægge en konsekvensanalyse for de nye tiltag, som Kommissionen har indarbejdet i forslaget.

Baggrund

Som en del af den reviderede SES II+ pakke har Kommissionen den 22. september 2020 fremsat et omarbejdet forslag til gennemførelse af det fælles europæiske luftrum (SES II+ forslaget). Forslaget er oversendt til Rådet den 21. oktober 2020 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF art. 100, stk. 2 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF art. 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen lancerede initiativet ”det fælles europæiske luftrum” gennem de såkaldte SES I og SES II pakker fra henholdsvis 2004 og 2009. Formålet var at øge effektiviteten ved udøvelse af luftfartstjenester og mindske fragmenteringen i de europæiske lufttrafikks styringssystemer. I 2013 fremsatte Kommissionen forslag til en SES II+ pakke, der dog aldrig blev vedtaget. Det nye forslag er en omarbejdet udgave af dette forslag.

Som baggrund for fremsættelse af det omarbejdede forslag til SES II+ pakken henviser Kommissionen til erfaringerne med den eksisterende SES-lovgivning. Kommissionen anfører, at erfaringerne med SES I og SES II har vist, at SES-lovgivningen bygger på valide principper og følger en formålstjenestelig kurs, som retfærdiggør fortsat implementering af lovgivningen.

Det portugisiske formandskab har præsenteret et kompromisforslag, der adresserer hovedparten af de problemstillinger og bekymringer, som medlemslandene har fremført i forhold til Kommissionens forslag.

Formål og indhold

Forslaget øger ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljø- og klimamæssige, kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum.

Kommissionen vil gøre lovgivningsrammen klarere ved at omarbejde de fire oprindelige SES-forordninger til én SES-forordning.



Endvidere skal omarbejdningen sikre, at der ikke er overlap mellem SES- og EASA-regelsættene.

Nationale myndigheder

Kommissionen foreslår, at der fastsættes eksplicitte krav om at styrke de nationale myndigheders uafhængighed og ekspertise. Hertil foreslår Kommissionen, at der laves en klar opdeling mellem de opgaver, som vedrører den økonomiske regulering, der foreslås i SES-forordningen, og de luftfartssikkerhedsopgaver som er stadfæstet i forordning (EU) nr. 2018/1139 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur. Denne opdeling foreslår Kommissionen skal være af både organisatorisk og økonomisk karakter. Kommissionen foreslår specifikt, at den myndighed, som skal varetage de økonomiske tilsyn, skal være juridisk adskilt fra og uafhængig af enhver anden offentlig eller privat enhed med hensyn til organisation, funktion, retlig struktur og beslutningstagning.

På nuværende tidspunkt bliver både den økonomiske regulering og luftfartssikkerhedsopgaver varetaget af Trafikstyrelsen, som er national tilsynsmyndighed på luftfartsområdet. Kommissionens forslag vil derfor i praksis betyde, at der skal oprettes en ny myndighed i Danmark til at varetage den økonomiske regulering. I praksis vil dette betyde, at den nye myndighed ikke kan etableres som en del af Trafikstyrelsen eller være underlagt Transportministeriet. Denne nye myndighed vil i stedet skulle etableres som en selvstændig myndighed, som ikke må være underlagt politisk styring.

Ligeledes vil forslaget ændre finansieringen af tilsynet med området, som for nuværende hovedsageligt er dækket gennem overflyvningsafgiften, men som foreslås adskilt, så kun omkostninger forbundet med tilsyn vedrørende den økonomiske regulering kan finansieres af overflyvningsafgiften, ikke tilsynet med de flyvesikkerhedsmæssige forhold.

Kommissionen foreslår, at den ved gennemførelsesretsakter skal fastsætte ansættelses- og udvælgelsesprocedurer for ansatte i den nationale økonomiske tilsynsmyndighed, ligesom ansatte med strategiske beslutningskompetencer ikke må udpeges af den enhed i staten, som også har ejerskab af luftfartstjenesteudbyderen – i Danmarks tilfælde Transportministeriet.

I Danmark er luftfartstjenesteudbyderen Naviair en selvstændig offentlig virksomhed, som juridisk, organisatorisk og ledelsesmæssigt er adskilt Trafikstyrelsen.



Kravet om den nationale økonomiske tilsynsmyndigheds uafhængighed i forhold til ”*enhver offentlig eller privat virksomhed*” lægger op til en anden organisering end den nuværende i Danmark. I dag udøves statens ejer-interesser i Naviair af Transportministeriet, samtidig med at Trafikstyrelsen, som udøver både den sikkerhedsmæssige og det økonomiske tilsyn med området, er del af Transportministeriets koncern. Kommissionen foreslår herudover, at der oprettes et netværk af nationale økonomiske tilsynsmyndigheder med henblik på at dele eksperter på tværs af medlemslandene. Dette netværk foreslås oprettet i tilknytning til det Performance Review Body (PRB), som Kommissionen foreslår oprettet som en selvstændig enhed i EASA, og er at sammenligne med det tilsvarende eksisterende netværk på flyvesikkerhedsområdet under forordning (EU) nr. 2018/1139. PRB eksisterer allerede i dag som et rådgivende organ i forhold til Kommissionen med ekspertise inden for lufttrafikstyring og økonomisk regulering, men med forslaget udvides PRBs opgaver og ansvar.

Kommissionen foreslår endvidere, at det enkelte medlemsland kan overføre det ansvarsområde, der vedkommer den økonomiske tilsynsmyndighed for luftfartsområdet, til PRB. I dag gælder denne mulighed også for tilsynsopgaver forbundet med flyvesikkerhed og for fremstillingsfaciliteter på området samt flyvesimulatortræningsanordninger.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag er det muligt for den nationale luftfartsmyndighed både at håndtere den økonomiske regulering og luftfartssikkerhedsopgaver i samme myndighed. Kompromisforslaget muliggør også, at myndigheden kan regulere andre sektorer, såfremt medlemslandene ønsker dette.

Endvidere medfører kompromisforslaget, at myndighedens arbejde i forbindelse med tilsyn på området fortsat kan finansieres af overflyvningsafgiften for både den økonomiske regulering og tilsynet med de flyvesikkerhedsmæssige forhold.

Med kompromisforslaget vil Kommissionen alligevel få mulighed for at fastsætte ansættelses- og udvælgelsesprocedure, og medlemslandene vil ikke kunne overføre ansvarsområdet for økonomisk regulering til PRB.



Præstations- og afgiftsordninger

Kommissionen foreslår, at luftfartstjenesteudbydere skal have en økonomisk certificering, som kan udstedes på baggrund af en tilstrækkelig økonomisk robusthed i form af særlig finansiell styrke og finansiell modstandsdygtighed og en passende ansvar- og forsikringsdækning. Dermed skal en luftfartstjenesteudbyder have både en økonomisk- og luftfartssikkerhedsmæssig certificering for at kunne udøve luftfartstjeneste. I forlængelse heraf foreslår Kommissionen, at en luftfartstjenesteudbyder kun kan designeres som koncessionshaver for en specifik tjeneste for maksimalt 10 år ad gangen, samt at der ikke må være krav om, at luftfartstjenesteudbyderen skal ejes helt eller delvist af det pågældende medlemsland eller dets statsborgere.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag er det ikke længere et krav, at luftfartstjenesteudbydere skal besidde et økonomisk certifikat, og kravene om at have tilstrækkelig økonomisk robusthed sammenlægges med den luftfartssikkerhedsmæssige certificering. Ligeledes fjernes tidsbegrænsningen på designeringen af luftfartstjenesteudbyderen, mens der indføres krav om, at den designerede luftfartstjenesteudbyder skal ejes helt eller delvis af det pågældende medlemsland eller dets statsborgere, ligesom den skal have sit hovedsæde i pågældende medlemsland.

Kommissionen foreslår endvidere en organisatorisk og økonomisk adskillelse mellem Air Traffic Service (ATS) *en route* tjenester og alle andre tjenester (vejr-, luftfartsinformations-, kommunikationstjenester m.m.), således at kernetjenester fortsat skal betragtes som naturlige monopoler, hvorimod andre tjenester skal betragtes som tjenester, der i princippet kan indkøbes på markedsvilkår og dermed være genstand for de almindelige bestemmelser for offentligt indkøb.

De forskellige tjenester varetages i dag hovedsageligt af Naviair og Luftfartsverket (i lufrummet over Bornholm). Den meteorologiske luftfartstjenesteudbyder i Danmark er DMI, der er en offentlig styrelse under Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og som sådan juridisk, organisatorisk, ledelsesmæssigt m.v. adskilt fra Trafikstyrelsen. Der er derudover en række mindre kommunikations- og navigationstjenester rundt om i landet.

Som begrundelse for den foreslåede adskillelse mellem ATS *en route* tjenester og andre tjenester henviser Kommissionen til konsekvensanalysen for det tidligere forslag, som viser, at de største effektivitetsforbedringer kan opnås inden for de andre tjenester.



Kommissionen lægger op til, at valg af andre tjenesteudbydere end til *ATS en route* tjenester kun kan ske, hvis tjenesten bl.a. har de fornødne certificeringer, har deres hovedaktivitet i pågældende medlemsland og hovedsageligt ejes af pågældende medlemsland eller dets statsborgere.

Kommissionen foreslår, at designerede tjenesteudbydere selv kan vælge at indkøbe støttetjenester, såfremt det sker under markedsvilkår og har en positiv omkostningseffektiv virkning for luftrumsbrugerne.

For så vidt angår indflyvningskontrolltjenester, skal lufthavne selv kunne vælge, om de vil købe disse tjenester på markedsvilkår, men for så vidt angår tårn- og indflyvningskontrolltjenester med henblik på indflyvningskontrol, skal staten godkende, hvorvidt denne tjeneste må indkøbes på markedsvilkår.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag skal *ATS en route* tjenester og andre tjenester have adskilte regnskaber, mens de tjenester, som udbydes og indkøbes på markedsvilkår, skal etableres i særskilte forretningsenheder.

For metrologiske luftfartstjenesteenheder kan designermuligheden bibeholdes som i dag.

For at imødekomme brugen af droner og andre ubemandede luftfartøjer i det europæiske luftrum, agter Kommissionen igennem anden lovgivning at oprette brugen af en fælles informationstjeneste herfor (en støttetjeneste for droner - CIS), som kan implementeres for hvert medlemsland eller U-space område. Kommissionen foreslår, at den økonomiske regulering for denne kommende nationale tjeneste indskrives i forslaget.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag skal den fælles informationstjeneste efterleve en række krav i forhold til national sikkerhed og militære forhold, have sit hovedsæde i pågældende medlemsland og ejes helt eller delvist af det pågældende medlemsland eller dets statsborgere, dog med enkelte undtagelser.

Kommissionen foreslår at ændre præstationsordningen for luftfartstjenester, så målsætningen fastsættes på Fællesskabsniveau, at præstationsplanerne bliver bindende, og at der bliver målt på, miljøpåvirkning, kapacitet og omkostningseffektivitet. Kommissionen foreslår, at præstationsordningens referenceperiode kan fastsættes til at vare mellem to og fem år. Kommissionen foreslår, at det



fremadrettet er tjenesteudbyderne selv, som udarbejder deres respektive præstationsplaner, mens det bliver PRB, der vurderer og godkender dem. Med de gældende regler er det myndigheden, i Danmark Trafikstyrelsen, der står for at udarbejde de nationale præstationsplaner i samarbejde med navigationstjenesteudbyderen, i Danmark Naviar.

I det oprindelige forslag blev der lagt vægt på, at der skulle etableres funktionelle luftrumsblokke (FAB), hvor medlemslande med luftrum op ad hinanden skulle samarbejde omkring lufttrafikstyringen i et større luftrum end det nationale. Merværdien er disse luftrumsblokke har været begrænset, hvorfor Kommissionen nu foreslår, at de funktionelle luftrumsblokke (på tværs af enkeltstater) gøres frivillige, hvorfor de udskrives af forslaget.

I forbindelse med de bindende præstationsmål, foreslår Kommissionen, at såfremt præstationsmålene ikke er opfyldt inden for den fastsatte referenceperiode, kan PRB indføre finansielle sanktioner mod tjenesteudbyderen. For *en route* tjenester foreslår Kommissionen, at PRB kan delegere tjenesten til en anden tjenesteudbyder. Med de gældende regler er der i dag ikke mulighed for direkte at straffe tjenesteudbydere, hvis ikke de lever op til de fastsatte præstationsmål.

Kommissionen foreslår, at netværksforvalteren (EUROCONTROL) også forpligtes til at udarbejde præstationsplaner.

Kommissionen foreslår endvidere, at præstationsplanerne for en givent reference periode kan ændres, såfremt det bliver nødvendigt. Denne tilføjelse kan bl.a. ses i lyset af Covid-19 situationen, hvor det har vist sig særligt vanskeligt at ændre præstationsplanerne.

Kommissionen foreslår ydermere at ændre afgiftsordningerne, således at den tilpasses forslaget om, at man går fra nationale præstationsplaner til individuelle præstationsplaner for den enkelte tjenesteudbyder. Kommissionen foreslår i forlængelse heraf, at Kommissionen kan fastsætte en fælles enhedsrate for *en route*, såfremt der opstår kapacitetsproblemer i det europæiske luftrum. Enhedsraten vil i så fald blive beregnet på grundlag af et vægtet gennemsnit af de forskellige enhedsrater for de pågældende luftfartstjenesteudøvere. Indtægterne fra den fælles enhedsrate omfordes på en sådan måde, så de berørte luftfartstjenesteudøvere opnår neutralitet med hensyn til indtægter.



Kommissionen foreslår endeligt, at afgiften skal kunne gradueres for hele det europæiske luftrum, så det understøtter forbedringer af miljøet eller servicekvalitet, såsom øget brug af bæredygtige alternative brændstoffer, øget kapacitet, reducerede forsinkelser og bæredygtig udvikling. Gradueringen skal være indtægtsneutral for lufttrafiktjenester.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag vil det som nu være det enkelte medlemsland, der udarbejder nationale præstationsplaner, i samarbejde med luftfartstjenesteudbyderen. Der til genindføres luftfartssikkerhed som et præstationsmål og præstationsordningens referenceperiode ændres til tre-fem år. Det vil som nu være muligt at anvende FABs, hvormed medlemslande bl.a. kan udarbejde fælles præstationsplaner igennem dette regi. Kompromisforslaget fastholder Kommissionens indførelse af økonomiske incitamerter, herunder positive økonomiske incitamerter, hvis tjenesteudbyderen overgår præstationsplanene, og tilsvarende negative økonomiske incitamerter, hvis tjenesteudbyderen ikke opfylder præstationsplanen. Dog med forbehold for udsving i efterlevelsen af præstationsplanen, som skyldes eksternaliteter, der ligger uden for tjenesteudbyderen kontrol.

Kommissionen får mulighed for at designere eller samle et PRB til at rådgive Kommissionen i dens vurdering af præstationsplanerne, men PRB får ikke mulighed for at sanktionere tjenesteudbyderne.

Afgiftsordningen ændres, så den afspejler kompromisforslagets ændringer i præstationsordningen, hvortil muligheden for at fastsætte en fælles enhedsrate bortfalder. I forhold til muligheden for graduering af afgiften, gøres det frivilligt for medlemslandene at implementere en graduering af afgiften. Kommissionen forpligtes til at foretage en nærmere undersøgelse af, hvordan graduering vil påvirke overflyvningsafgiften og bedst kan udformes.

Netværksstyring

Kommissionen foreslår, at netværksforvalteren tildeles en række nye opgaver, herunder optimering af luftrumets udformning, forvalter af lufttrafikregulering og forvalter af kapacitet. Kommissionen foreslår, at Kommissionen selv skal tildeles beføjelser til at udpege netværksforvalteren og om nødvendigt tilføje funktioner til netværksforvalternes rolle gennem delegerede retsakter.

Det vil betyde en ændring, da netværksforvalteren EUROCONTROL (udpeget af Kommissionen) i dag primært har fokuseret på



koordination mellem de enkelte funktionelle luftrumsblokke og nationale luftrum, for at muliggøre direkte ruteføring af fly i EU og for at forhindre flaskehalse i luftrummet og overbelastning af systemet.

Kommissionen foreslår, i forlængelse af netværksforvalterens forvaltning af kapacitet, at "Network Operations Plan" gøres bindende.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag fremstår det klart, hvilke netværksfunktioner der findes, og at disse skal udføres af medlemslandene og relevante operationelle brugere, med støtte fra netværksforvalteren, ligesom beslutningsprocessen også er stedfæstet gennem 'cooperative decision making process' (CDM). Medlemslandene opretholder dermed bl.a. retten til at udforme og forvalte eget luftrum.

Overordnet indføres der et principielt forbehold for, at medlemslandene har suverænitet over eget luftrum og dertil forbehold for militære forhold og den offentlige sikkerhed.

Luftrum, interoperabilitet og teknologisk innovation

Kommissionen foreslår, at netværksforvalteren i samarbejde med Kommissionen forpligtes til at oprette en europæisk elektronisk aeronautisk informationsinfrastruktur.

Kommissionen foreslår, at konceptet om fleksibel brug af luftrum udføres i overensstemmelse med ATM Masterplan. ATM Masterplan, oprindeligt udviklet af Kommissionen og EUROCONTROL, er en køreplan, der forbinder ATM-forsknings- og udviklingsaktiviteter med implementeringsscenerier, for at nå præstationsmålene for det fælles europæiske luftrum.

Kommissionen foreslår, at der indføres krav om koordination i udviklingen af nye ATM-teknologier. Dette skal sikre, at de forskellige aktører i Single European Sky ATM Research (SESAR), som er den teknologiske del af SES, har en gnidningsfri og rettidig overgang fra ide til udvikling til implementering.

Kommissionen foreslår endeligt, at den kan fastsætte fælles projekter og styringsmekanismer til implementering af væsentlige operationelle ændringer, som identificeres i ATM-masterplanen.



Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag lægges der bl.a. mere vægt på, at de fælles projekter har opnået en tilstrækkelig modenhed i dets udvikling, før der fastsættes krav om udrulning og implementering.

Afsluttende bestemmelser

Kommissionen foreslår, at Kommissionen tildeles beføjelse til at vedtage delegerede retsakter vedrørende nærmere bestemmelser for krav til den økonomiske certificering og tilføjelse af tjenester til netværksforvalterens opgaveportefølje.

Dette er ikke længere en del af det portugisiske formandskabs kompromisforslag I kompromisforslaget er der foretaget flere justeringer for at skabe mere klarhed i forslaget og sikre overensstemmelse med de øvrige ændringer fra kompromisforslaget.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN) behandler forslaget med Marian-Jean Marinescu (EPP/RO) som ordfører.

Europa-Parlamentet betænkning foreligger endnu ikke.

Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at medlemslandenes foranstaltninger ikke alene kan sikre en optimal opbygning af kapacitet og sikkerhed og samtidig reducere omkostningsniveauet for EU's lufttrafikstyringstjenester.

Området er allerede reguleret på fællesskabsniveau, og regeringen er derfor enig i, at nærhedsprincippet er overholdt.

Gældende dansk ret

Området er i dag reguleret af forordning (EF) nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum, forordning (EF) nr. 550/2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum og forordning (EF) nr. 551/2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum.



Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

I Kommissionens forslag var der et krav om total uafhængighed mellem de nationale tilsynsmyndigheder, hvilket forventedes at medføre ny lovgivning i form af oprettelsen af den nye myndighed og overførelsen af dens beføjelser.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag er der ikke længere et krav om total uafhængighed, og kompromisforslaget vurderes derfor ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Der er i det portugisiske formandskabs kompromisforslag taget højde for, at der går et væsentligt bidrag fra luftfarten til fx DMI's infrastruktur, hvormed kompromisforslaget umiddelbart vil have færre statsfinansielle konsekvenser i forhold til Kommissionens forslag.

De opgaver, som Kommissionen foreslår at tilføje de nationale tilsynsmyndigheder, varetages allerede i dag af Trafikstyrelsen, og derfor vil denne del af Kommissionens forslag som udgangspunkt ikke medføre statsfinansielle konsekvenser.

Hvis Danmark vælger at udbyde flyvemeteorologiske tjenester, hvilket dog ikke er et krav i det portugisiske formandskabs kompromisforslag, kan det have negative statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Såfremt dele af de nuværende opgaver splittes op på flere leverandører vil det fragmentere og potentielt svække den nuværende levering af meteorologiske tjenester for den militære luftfart, den ikke-kommercielle civile luftfart, og samfundet som helhed. Det skyldes, at meteorologiske tjenester til såvel luftfarten og den almindelige befolkning (eksempelvis til vejrudsigter og varsler) frembringes integreret ved hjælp af den samme infrastruktur på baggrund af en kontinuerlig indsats de sidste 30 år for at effektivisere det meteorologiske område på tværs af almen- og flyvemeteorologi og på tværs af civil- og militærflyvemeteorologi. Hvis muligheden for disse synergieffekter bortfalder, kan det, alt andet lige, have negative statsfinansielle konsekvenser i forhold til at levere public



services, ligesom Forsvaret antageligt vil skulle betale mere for den samme service eller imødesee en nedskalering af den eksisterende service. Som afledt effekt risikerer dette også at medføre kvalitetsforringelser for DMI's tjeneste i Grønland.

Dertil kommer, at ikke alle lufthavne er kommercielt interessante. Staten er forpligtiget til at levere meteorologiske services til alle lufthavne, og statens udgifter til at opretholde meteorologiske services til de mindre lufthavne kan stige, når ovenstående synergiefekter bortfalder.

I dag samarbejder vejrtjenester på tværs af landegrænser for at levere meteorologiske services til luftfarten. DMI har bl.a. etableret et samarbejde med svenske SMHI, som sikrer effektivisering gennem stordriftsfordele og harmonisering.

Samlet set kan udbud af meteorologiske services til luftfarten resultere i højere omkostninger, da de nationale meteorologiske institutter (i Danmark DMI) fortsat vil skulle opretholde den eksisterende infrastruktur til bl.a. vejrudsigter og ydelser til Forsvaret.

For så vidt angår Naviairs aktiviteter vil forslaget ikke have statsfinansielle konsekvenser, da selskabets økonomi ikke hviler på Finansloven.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil betyde, at en række tjenester kan blive genstand for de almindelige bestemmelser for offentligt indkøb, som muligvis kunne medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser, da det potentielt kan være med til at reducere luftfartstjenesteudbydernes omkostninger. Dette afhænger dog af, om der reelt kan skabes et velfungerende marked for tjenesteydelserne, hvilket ikke vurderes at være godtgjort tilstrækkeligt.

Omvendt kan forslaget have visse negative samfundsmæssige konsekvenser, såfremt eksisterende grænseoverskridende samarbejder inden for vejrtjenester kan blive vanskeliggjort. Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag gives der mulighed for at designere vejrtjenesterne, hvorfor dette vurderes at være en mindre risiko.

Herudover er der nogle andre elementer i forslaget, hvor det på nuværende tidspunkt er usikkert, om de vil medføre samfundsøkonomiske konsekvenser.



Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det portugisiske formandskabs kompromisforslag vil kunne få økonomiske konsekvenser for Naviair, da Naviair og andre tjenesteudbydere forpligtes til at stille deres data til rådighed. Prisen for disse data er endnu ikke fastlagt.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-Specialudvalg for transport med frist fredag den 16. oktober 2020.

Der er modtaget følgende høringssvar:

Dansk Erhverv

Høringssvar til høring om revision af Single European Sky Act II+ (KOM (2020) 579)

Dansk Erhverv har modtaget høringen om revision af Single European Sky-forordningerne d. 25. september 2020.

Nærværende forslag hænger sammen med Kommissionens forslag (KOM (2020) 577) om revision af EASA-forordningen og oprettelsen af et Performance Review Body.

Kommissionens forslag har til hensigt at skabe af en klarere lovgivningsramme for SES-lovgivningen ved at samle fire SES-forordninger i én retsakt samt realisere det overordnede formål om at sikre effektiviteten i måden, hvorpå EU's luftrum administreres.

Dansk Erhverv støtter formålet om at forenkle og modernisere lovgivningsrammen for Single European Sky. På nuværende tidspunkt er det europæiske luftrum ikke tilstrækkelig harmoniseret til at opfylde målsætningerne om et integreret Single European Sky som en del af den fælles transportpolitik.

Dansk Erhverv støtter realiseringen og implementeringen af Single European Sky. Dansk Erhverv bakker op om tilpasninger i lovgivningen, der øger effektiviteten i luftfartstjenesterne og mindsker fragmenteringen i den europæiske lufttrafiks styringssystemer, der



er forudsætningen for at forbedre det europæiske lufttrafiksystems konkurrenceevne.

Der er både kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum samt at sikre en mere branchedrevet tilgang til SES, der kan forbedre luftrumsbrugerens behov og begrænse forsinkelser mest muligt.

Dansk Erhverv forholder sig positive til forslaget, der indeholder vigtige målsætninger og elementer, der kan medvirke til at få gennemført SES og rettet op på nuværende ineffektivitet i systemet.

Dansk Erhverv kan tilslutte sig strukturelle tiltag og ændringer i det institutionelle set-up, der kan medvirke til miljøvenlig udnyttelse af luftrummet, således at sektoren klimaaftryk mindskes i overensstemmelse bl.a. Green Deal.

Naviair

Naviair skal først og fremmest takke for muligheden for at komme med bemærkninger til forslagene om hhv. SES II+ og PRB. Vi er godt i gang med at se på det store materiale og delelementerne heri for at se nærmere på, hvilken potentiel indflydelse det vil komme til at have på Naviairs virksomhed.

Umiddelbart forekommer SES II+ til at være fremtidsorienteret i forhold til at omfatte droneområdet og have fokus på miljø og data-deling – alle områder, som vi finder særdeles relevante, men samtidig ser vi også forslaget i sin nuværende form som blivende et omfattende opgør med den eksisterende struktur på luftfartsområdet i Danmark og for Naviair som samlet virksomhed.

Vi ser frem til at arbejde mere med materialet og deltager meget gerne i udarbejdelse af nærmere analyser af konsekvenser ved forslaget.

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) og DI Transport

EU-specialudvalg for Transport: Bemærkninger til Kommissionens forslag til revision af SESII+ samt EASA-forordningen

Transportministeriet har med mail af 25. september 2020 anmodet om eventuelle kommentarer til ovennævnte forslag fra EU-Kommissionen. Nedenstående bemærkninger afgives på vegne af Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.



Formålet med forslaget til revision af Single European Sky Act II+ er, at sikre realiseringen af det overordnede formål om forbedring af effektiviteten i styringen af EU's luftrum. Forslaget skal således rette op på nuværende ineffektivitet i systemet, der ikke mindst betyder, at de betydelige forventninger om brændstofeffektivisering, der er indeholdt i de oprindelige SES-mål, aldrig er blevet realiseret.

Vi støtter op alle initiativer, der effektivt vil medvirke til effektivisering af luftrumsstyringen. Det gælder reduktion af omkostninger ved benyttelse af luftrummet, og ikke mindst realiseringen af den brændstofeffektivisering, som SES-pakken, og senest Green Deal, har givet et endnu uopfyldt løfte om. Vi skal i sammenhæng med brændstofeffektivisering henviser til, at netop effektiviseringen af luftrummet indgår som en central forudsætning i Luftfartens Klimapartnerskabs anbefalinger. For de samlede danske luftfarts-emissioner indregnes SES-bidraget med 4 % i forhold til realisering af målsætningerne for 2030.

Der lægges med forslaget op til en række præciseringer og opstramninger af de gældende regler. Forslaget synes at indeholde flere gode elementer, f.eks. muligheden for takstrabat, når en bruger flyver med bæredygtigt flybrændstof samt en betoning af, at det samlede netværk er vigtigere end lokale hensyn. Det er naturligvis positivt.

Der lægges op til, at der på overordnet EU-plan årligt fastlægges mål for det samlede netværk. Det er således mål som de enkelte medlemslande er forpligtet til at indarbejde i de nationale planer, og som skal godkendes af Performance Review Body (PRB). I tilfælde af non-compliance følger en omstændelig 3-trins proces, hvorefter PRB ultimativt kan fastlægge det pågældende lands mål. Det fremgår ikke af teksten om PRB har sanktionsmuligheder, såfremt det pågældende land ikke opfylder målsætningerne. Det har betydning for forslagets reelle effektivitet, og bør klarlægges. Det bemærkes hertil, at forslaget alene indeholder sanktionsbestemmelser fra den enkelte medlemsstat overfor dens egne aktører.

Vi føler os ikke betrygget i, at ændringerne reelt vil sikre den fornødne effektivisering af luftrummet og dermed vil kunne levere på den lovede emissionsreduktion.

Vi anbefaler derfor, at Danmark i den videre proces prioriterer lovgivningens kapabilitet til at levere på de overordnede mål. Det kan i den forbindelse overvejes at arbejde for, at forordningens tekster styrkes med henblik på at øge omfanget af "free route airspace" i



den sydlige del af EU / EØS-territoriet. Det tankesæt praktiseres allerede i Nordeuropa, først indført i det dansk-svenske luftrum og siden udbygget i det meste af Borealis-alliancens område - fra de baltiske lande i øst til Island i vest. Der er derfor ikke udfordringer med zig-zag flyvninger i den nordligste del af Europa, og dermed heller ikke med at realisere brændstofeffektiviseringer. Problemerne ligger fra Tyskland og sydpå. Det forhold er præcis grunden til, at klimapartnerskabet ikke indregner 10 %, men 4 % i effektiviseringspotentiale.

Forslaget lægger endvidere op til en organisatorisk adskillelse mellem den nationale myndighed og de aktører myndigheden skal føre tilsyn med. Flere lande, herunder Danmark, har gennemført en sådan adskillelse. Forslaget giver de lande, der endnu ikke har gennemført separationen 48 måneder til at gennemføre den. Adskillelsen er et vigtigt element i effektiviseringen, så vi anbefaler derfor, at Danmark arbejder for en væsentlig kortere frist.

Formålet med ændringer i EASA-forordningen er at etablere hjemmel for, at EASA kan varetage rollen som Performance Review Body, jf. SES-forordningen. Vi er enige i målet om uafhængighed fra andre ATM-interesser, men anbefaler dog, at det grundig overvejes om den rolle er forenelig med EASA's primære opgave som luftfartssikkerhedsorgan.

Vi har derudover ikke andre bemærkninger til forslaget om EASA-forordningen.

Vi står naturligvis til rådighed for videre dialog.

Organisationer, som har afgivet høringssvar, men ikke havde bemærkninger:

- Foreningen af Rådgivende Ingeniører

Generelle forventninger til andre landes holdninger

De fleste medlemslande har generelt være skeptiske over for Kommissionens forslag.

Kommissionens forslag har været behandlet på rådsarbejdsgruppemøder under henholdsvis det tyske og det portugisiske formandskab. Fra disse møder fremgår det, at medlemslandene generelt mener, at Kommissionens forslag går for vidt, særligt i forhold til



overførelse af kompetencer fra medlemslandene til netværksforvalterrollen, kravene til den nye økonomiske tilsynsmyndighed og kravet om opdelingen af ATS *en route* tjenester og andre tjenester.

Medlemslandene har derimod udtrykt generel opbakning til det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

Regeringens generelle holdning

Regeringen er af den opfattelse, at der er tale om et forslag af potentiel stor rækkevidde, hvilket særligt ses for flere af de nye tiltag i forslaget, som er indarbejdet i forbindelse med omarbejdningen af forslaget fra 2013. Regeringen mener derfor, at Kommissionen principielt bør fremlægge en konsekvensanalyse for de nye tiltag, som Kommissionen har indarbejdet forslaget.

Det er hertil essentielt for regeringen, at tiltagene i forslaget ikke kompromitterer Danmarks forpligtigelse gennem Chicago Konventionen til at have fuldstændig og udelukkende højhedsret over luftrummet vores territorium, så Forsvaret fortsat kan gennemføre nødvendig træning og operationer med kort varsel, og et højt sikkerhedsniveau for den civile luftfart sikres.

Regeringen støtter Kommissionens overordnede målsætning med forslaget, herunder at fastholde og øge ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljømæssige, kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum.

Det er dog væsentligt for regeringen at sikre, at de foreslåede bestemmelser om nationale myndigheder ikke ændrer den danske måde at organisere myndighederne på med Trafikstyrelsen som national tilsynsmyndighed og Naviair som selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transportministeriet. Det bør også være muligt, at DMI som offentlig institution kan fortsætte som vejrtjenesteleverandør. Herunder at ressourcemæssige spørgsmål fortsætter med at være en national kompetence. Regeringen mener, at det bør være op til det enkelte medlemsland at organisere sine myndigheder mest hensigtsmæssigt.

Regeringen mener, at det økonomiske certificeringskrav til finansiel robusthed, som findes i Kommissionens forslag, skal tage højde for, at der kan forekomme helt særlige hændelser, såsom COVID-19 eller andre beslutninger taget enten nationalt eller på EU-



niveau, som er udenfor tjenesteudbyderens kontrol (fx tilbageholdelse af betaling), for at tilsikre at tjenesteudbyderen ikke mister sin certificering midt i en midlertidig krise.

Regeringen er af den holdning, at forslaget ikke må medføre unødige administrative og økonomiske konsekvenser for myndighederne, lufttrafiktjenesteudbydere og luftfartsselskaberne. Forslaget må ligeledes ikke komme til at skabe usikkerhed omkring forsyningssikkerhed af lufttrafiktjenester.

Regeringen er opmærksom på, at de mindre lufthavne, der beflyves med lav frekvens, og som i dag betjenes med lufthavnsudgifter, potentielt ikke vil blive betjent, hvis det ikke er muligt at opnå stor-driftsfordele i den integrerede betjening af luftfart, forsvar og civilsamfund. Det er vigtigt for regeringen, at tjenesteyderne, i kraft af den volumen af tjenester, de leverer, har tilstrækkelig kapacitet til at kunne håndtere kriser og nedbrud og operere kontinuerligt. Det er derfor centralt for regeringen, at den meteorologiske infrastruktur, som alle tjenester hviler på, fortsat kan medfinansieres af luftfarten.

Regeringen er skeptisk overfor, at der i Kommissionens forslag lægges op til, at PRB gives beføjelser til økonomisk at sanktionere tjenesteudbydere og i sidste ende kunne uddelegere deres funktion til en anden tjenesteudbyder, såfremt de ikke overholder deres præstationsplan. Regeringen mener ikke, at dette forslag er foreneligt med medlemslandenes ansvar over eget luftrum. Det bør i stedet være den certificerende og designerende nationale myndighed, som har beføjelser over disse tjenesteudøvere, hvilket også er afspejlet i det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

Regeringen stiller sig positiv over for præstationsordningen og at inddrage luftrumsbrugere, da det foreslåede på de pågældende områder flugter med dansk praksis samt danske målsætninger.

Regeringen stiller sig skeptisk over for en udbygning af netværksforvalters beføjelser, som Kommissionen lægger op til, idet Kommissionens forslag tildeler netværksforvalteren beføjelse til at udforme dansk luftrum, som i dag er et nationalt anliggende. Regeringen støtter det portugisiske formandskabs kompromisforslag, hvor disse beføjelser ikke tildeles netværksforvalteren.

Regeringen mener, at beslutningsprocessen, hvorigennem netværksforvalteren kan træffe beslutninger (også kaldet Cooperative Decision Making - CDM), skal styrkes og præciseres, således at



luftfartsmyndighederne, såvel som de militære myndigheder, deltager i de besluttende organer, samt har mulighed for at afvise beslutninger, der går mod nationale interesser, selvom det ikke gavner det europæiske netværk.

Regeringen mener, at der er store fordele med den nuværende danske integrerede civile og militære kontrol. Det er vigtigt for regeringen, at denne kontrol ikke kompromitteres eller umuliggøres ved kravene i forslaget.

Regeringen stiller sig generelt positivt over for det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg har fået forelagt Kommissionens forslag til orientering den 4. december 2020.

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 17. november 2020.



2. Kommissionens ændringsforslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139, hvad angår Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget)

KOM (2020) 577

Revideret notat

Nye afsnit er markeret med en streg i marginen.

Resumé

Kommissionen har den 22. september 2020 fremsat et ændringsforslag vedrørende Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget). Forslaget er en del af den reviderede SES II+ pakke.

Kommissionen ønsker med det fremsatte forslag at etablere en permanent Performance Review Body (PRB)-funktion, der udøves af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Etableringen af denne funktion kræver en række ændringer for dels at oprette det nye organ i EASA, og dels for at sikre at PRB etableres med den nødvendige uafhængighed, ekspertise, og de påkrævede ressourcer til at løse de opgaver, som foreslås i det andet forslag i pakken om gennemførelsen af det fælleseuropæiske luftrum (SES II+ forslaget). Der er derfor en tæt sammenhæng mellem forslagene i pakken.

Det portugisiske formandskab har fremsat et kompromisforslag til dette forslag, som afspejler ændringerne i SES II+ forslaget. Med kompromisforslaget udgår PRBs påtænkte nye funktioner, hvormed PRBs forankring i EASA bortfalder. I stedet kan Kommissionen vælge at designere en PRB til at rådgive den i vurderingen af de nationale præstationsplaner. Det betyder, at PRB-funktionen fastholdes, som den er i dag.

Regeringen stiller sig generelt positivt over for det portugisiske formandskabs kompromisforslag.



Baggrund

Som en del af den reviderede SES II+ pakke har Kommissionen den 22. september 2020 fremsat et ændringsforslag vedrørende Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget).

SES II+ pakken indeholder regler, der skal styrke implementeringen af det fælles europæiske luftrum til gavn for borgerne, luftbrugerne og klimaet. SES blev lanceret af Kommissionen i 2004 og 2009 med lovpakkerne SES I og SES II. I 2013 fremsatte Kommissionen forslag til en SES II+ pakke, der dog aldrig blev vedtaget. Det nye forslag er en revideret udgave af dette forslag.

Med forslaget ønsker Kommissionen at etablere en permanent Performance Review Body (PRB)-funktion, der udøves af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Etableringen af denne funktion kræver en række ændringer, for dels at oprette det nye organ i EASA, og dels for at sikre at PRB etableres med den nødvendige uafhængighed, ekspertise, og de påkrævet ressourcer til at løse de opgaver, som foreslås i SES II+ forslaget. Ændringsforslaget er derfor i høj grad kendetegnet ved, at den fastsætter strukturen af PRB, sikrer uafhængigheden fra EASA og specificerer kompetencerne til de nyoprettede funktioner i PRB.

PRB's rolle og opgaver vil blive hjemlet i SES II+ forslaget, og de to forslag er derfor indbyrdes afhængige.

Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 21. oktober 2020. Forslaget er fremsat med hjemmel i TFEU artikel 100, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TFEU artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Det portugisiske formandskab har præsenteret udkast til kompromisforslag for både SES II+ forslaget og EASA-forslaget. I kompromisforslaget fastholder man PRB-funktionen, som den er i dag, hvor det er Kommissionen, der kan designere et PRB til at rådgive den i vurderingen af de nationale præstationsplaner.

Med kompromisforslag bortfalder størstedelen af ændringerne til EASA-forslaget dermed, da PRB ikke ønskes at blive et permanent organ etableret i EASA.



Formål og indhold

Kommissionens overordnede formål med SES II+ pakken er at forbedre den samlede effektivitet af den måde, hvorpå det europæiske luftrum er organiseret og styret, gennem en reform af den industri, der leverer luftfartstjenester (ANS). For Kommissionen er et vigtigt element heri etableringen af en permanent Performance Review Body (PRB).

Kommissionens ændringsforslag fastlægger sammensætningen af og de relevante krav til organerne og funktionsindehaverene med henblik på at gøre det muligt for EASA at fungere som PRB. De opgaver og beføjelser, der skal tildeles EASA til disse formål, er fastlagt i SES II+ forslaget. De omfatter vurdering og godkendelse af de udpeget lufttrafiktjenesteudbyders præstationsplaner, rådgivning til Kommissionen vedrørende Network Performance Plan, overvågning af Performance og verifikation af enhedsrater for udbydere af lufttrafiktjenester.

PRB eksisterer i dag som et rådgivende organ i Kommissionen med ekspertise inden for lufttrafikstyring og økonomisk regulering. PRB's opgave er at assistere Kommissionen i dens vurdering af medlemslandenes præstationsplaner.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag bortfalder de nye påtænkte funktioner for PRB, og PRB forbliver i den rådgivende rolle, som PRB har i dag.

Kommissionens forslag til ændring af EASA-forordningen, som indeholdte bestemmelser om implementering af det fælles europæiske luftrum (SES), den interne organisering af PRB, arbejdsgangene i PRB samt finansiering er dermed i det store hele bortfaldet.

Kommissionen vil dog gennem gennemførselsretsakter kunne designere et rådgivende PRB og udpege dets formand og medlemmer i henhold til SES II+ forslaget.

Europa-Parlamentets udtalelser

Sagen behandles i Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN-udvalget).

Europa-Parlamentet betænkning foreligger endnu ikke.



Nærhedsprincippet

Artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde giver EU ret til at handle på dette område, som er et område med delt kompetence. For så vidt angår ændringsforslaget, falder beføjelsen til at vurdere og godkende præsentationsplanerne allerede under Kommissionskompetence, hvorfor oprettelsen af PRB med de beføjelser, som følger, vurderes at overholde nærhedsprincippet.

Gældende dansk ret

Området er i dag reguleret af de gældende EU-forordninger.

Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-Specialudvalget for transport med frist den fredag den 16. oktober 2020.

Der er modtaget følgende høringssvar:



Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget høringen om revision af EASA-forordningen d. 25. september 2020.

Forslaget hænger sammen med Kommissionens forslag (KOM (2020) 579) om revision af Single European Sky 2+.

Nærværende høringssvar skal derfor ses i sammenhæng med høringssvaret til forslaget om revisionen af Single European Sky 2+.

Dansk Erhverv støtter generelt en sikker og effektiv trafikstyring af den europæiske luftfart.

Implementeringen af Single European Sky er i den henseende et vigtigt skridt på vejen.

Dansk Erhverv støtter overordnet Kommissionens forslag til revision af EASA-forordningen vedr. et Performance Review Body.

Dansk Erhverv kan støtte tilgangen om, at det nye Performance Review Body etableres med tilstrækkelig uafhængighed, der sikrer adskillelse mellem udførelsen af opgaverne vedrørende 'performance' for det fælles europæiske luftrum og agenturets aktiviteter som sikkerhedsmyndighed.

Der lægges op til, at finansieringen af det nye Performance Review Body skal findes ved gebyrer og afgifter pålagt luftfartstjenesteudbydere. Det er i den forbindelse vigtigt, at de økonomiske byrder står mål med fordelene ved det nye organ, og at luftfartsbranchen i sidste ende ikke unødigt rammes i en i forvejen vanskelig økonomisk situation som følge af covid-19.

Der henvises i øvrigt til høringssvaret for forslaget om revision af Single European Sky 2+.

Naviair:

Naviair skal først og fremmest takke for muligheden for at komme med bemærkninger til forslagene om hhv. SES II+ og PRB. Vi er godt i gang med at se på det store materiale og delelementerne heri for at se nærmere på, hvilken potentiel indflydelse det vil komme til at have på Naviairs virksomhed.



Umiddelbart forekommer SES II+ til at være fremtidsorienteret i forhold til at omfatte droneområdet og have fokus på miljø og data-deling – alle områder, som vi finder særdeles relevante, men samtidig ser vi også forslaget i sin nuværende form som blivende et omfattende opgør med den eksisterende struktur på luftfartsområdet i Danmark og for Naviair som samlet virksomhed.

Vi ser frem til at arbejde mere med materialet og deltager meget gerne i udarbejdelse af nærmere analyser af konsekvenser ved forslaget.

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) og DI Transport

EU-specialudvalg for Transport: Bemærkninger til Kommissionens forslag til revision af SES II+ samt EASA-forordningen

Transportministeriet har med mail af 25. september 2020 anmodet om eventuelle kommentarer til ovennævnte forslag fra EU-Kommissionen. Nedenstående bemærkninger afgives på vegne af Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.

Formålet med forslaget til revision af Single European Sky Act II+ er, at sikre realiseringen af det overordnede formål om forbedring af effektiviteten i styringen af EU's luftrum. Forslaget skal således rette op på nuværende ineffektivitet i systemet, der ikke mindst betyder, at de betydelige forventninger om brændstoffektivisering, der er indeholdt i de oprindelige SES-mål, aldrig er blevet realiseret.

Vi støtter op alle initiativer, der effektivt vil medvirke til effektivisering af luftrumsstyringen. Det gælder reduktion af omkostninger ved benyttelse af luftrummet, og ikke mindst realiseringen af den brændstoffektivisering, som SES-pakken, og senest Green Deal, har givet et endnu uopfyldt løfte om. Vi skal i sammenhæng med brændstoffektivisering henviser til, at netop effektiviseringen af luftrummet indgår som en central forudsætning i Luftfartens Klimapartnerskabs anbefalinger. For de samlede danske luftfarts-emissioner indregnes SES-bidraget med 4 % i forhold til realisering af målsætningerne for 2030.

Der lægges med forslaget op til en række præciseringer og opstramninger af de gældende regler. Forslaget synes at indeholde flere gode elementer, f.eks. muligheden for takstrabat, når en bruger flyver med bæredygtigt flybrændstof samt en betoning af, at det samlede netværk er vigtigere end lokale hensyn. Det er naturligvis positivt.



Der lægges op til, at der på overordnet EU-plan årligt fastlægges mål for det samlede netværk. Det er således mål som de enkelte medlemsstater er forpligtet til at indarbejde i de nationale planer, og som skal godkendes af Performance Review Body (PRB). I tilfælde af non-compliance følger en omstændelig 3-trins proces, hvorefter PRB ultimativt kan fastlægge det pågældende lands mål. Det fremgår ikke af teksten om PRB har sanktionsmuligheder, såfremt det pågældende land ikke opfylder målsætningerne. Det har betydning for forslaget reelle effektivitet, og bør klarlægges. Det bemærkes hertil, at forslaget alene indeholder sanktionsbestemmelser fra den enkelte medlemsstat overfor dens egne aktører.

Vi føler os ikke betrygget i, at ændringerne reelt vil sikre den fornødne effektivisering af luftrummet og dermed vil kunne levere på den lovede emissionsreduktion.

Vi anbefaler derfor, at Danmark i den videre proces prioriterer lovgivningens kapabilitet til at levere på de overordnede mål. Det kan i den forbindelse overvejes at arbejde for, at forordningens tekster styrkes med henblik på at øge omfanget af "free route airspace" i den sydlige del af EU / EØS-territoriet. Det tankesæt praktiseres allerede i Nordeuropa, først indført i det dansk-svenske luftrum og siden udbygget i det meste af Borealis-alliancens område - fra de baltiske lande i øst til Island i vest. Der er derfor ikke udfordringer med zig-zag flyvninger i den nordligste del af Europa, og dermed heller ikke med at realisere brændstoffeffektiviseringer. Problemerne ligger fra Tyskland og sydpå. Det forhold er præcis grunden til, at klimapartnerskabet ikke indregner 10 %, men 4 % i effektiviseringspotentiale.

Forslaget lægger endvidere op til en organisatorisk adskillelse mellem den nationale myndighed og de aktører myndigheden skal føre tilsyn med. Flere lande, herunder Danmark, har gennemført en sådan adskillelse. Forslaget giver de lande, der endnu ikke har gennemført separationen 48 måneder til at gennemføre den. Adskillelsen er et vigtigt element i effektiviseringen, så vi anbefaler derfor, at Danmark arbejder for en væsentlig kortere frist.

Formålet med ændringer i EASA-forordningen er at etablere hjemmel for, at EASA kan varetage rollen som Performance Review Body, jf. SES-forordningen. Vi er enige i målet om uafhængighed fra andre ATM-interesser, men anbefaler dog, at det grundig overvejes om den rolle er forenelig med EASA's primære opgave som luftfartssikkerhedsorgan.



Vi har derudover ikke andre bemærkninger til forslaget om EASA-forordningen.

Vi står naturligvis til rådighed for videre dialog.

Organisationer, som har afgivet hørings svar, men ikke havde bemærkninger:

- Foreningen af Rådgivende Ingeniører

Generelle forventninger til andre landes holdninger

De fleste medlemslande har generelt være skeptiske over for Kommissionens forslag, herunder også etableringen af PRB i EASA. Den primære skepsis har dog været tilknyttet PRB's beføjelser beskrevet i Kommissionens SES II+ forslag.

Generelt er der fra medlemslandene bred opbakning til, at PRB ikke skal have beslutningskraft, det vil sige, at PRB bør fortsætte med at være et rådgivende organ. Samtidig er der konsensus om, at PRB, uanset konkret placering, skal agere uafhængigt af andre aktører i systemet. Der er også konsensus blandt medlemslandene om, at en endelig holdning til forslaget afhænger af udfaldet af SES II+ forslaget.

Medlemslandene har udtrykt generel opbakning til det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

Regeringens generelle holdning

Regeringen har overordnet kunne støtte Kommissionens forslag til oprettelsen af PRB og har derfor været positiv overfor oprettelsen af en PRB-funktion med en organisatorisk og økonomisk uafhængighed, samt de nødvendige kompetencer og ekspertviden.

Kommissionens forslag er en videreførelse af den proces, der allerede er etableret i dag, men hvor Kommissionen lægger op til, at godkendelser vil ske i regi af en myndighed, som er uafhængig af Kommissionen. Regeringen finder det i den forbindelse vigtigt, at hvis PRB skulle ende med at blive placeret i EASA, skal det sikres, at EASA med ændringsforslaget ikke får direkte finansiering gennem en route afgifter.

Det er vigtigt for regeringen, at PRB ikke får beføjelser til at sanktionere lufttrafiktjenesteudbydere for manglende overholdelse af deres præstationsplaner mv. Regeringen mener i stedet, at dette er en



national kompetence, som tilhører den nationale certificerende og eventuelt designerende myndighed.

Selv om regeringen overordnet har kunne støtte Kommissionens oprindelige forslag, stiller regeringen sig også generelt positiv overfor det portugisiske formandskabs kompromisforslag, hvor der ikke ændres i organiseringen af PRB.

Regeringens endelig holdning til forslaget vil være betinget af udfaldet af SES II+ forslag, da det er denne forordning, der fastlægges, hvor vidtgående beføjelser PRB vil få.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 17. november 2020.



3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet)

KOM (2017) 282 final

Revideret notat

Nye afsnit er markeret med en streg i marginen.

Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til ændring af direktiv nr. 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad vej. Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke.

Det overordnede mål med ændringsdirektivet er at skabe et ensartet regelsæt for brug af lejede køretøjer til godstransport samt at skabe lige vilkår for godskørsel på landevejene i EU.

Med forslaget får virksomheder mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU inden for EU. Virksomhederne får således mulighed for at anvende udlejningskøretøjer indregistreret i et andet medlemsland end det medlemsland, hvor virksomheden er etableret.

Medlemsstaterne kan imidlertid begrænse både udenlandske og nationale transportvirksomheders brug af det lejede køretøj, hvis køretøjet er indregistreret i et andet EU-land end det, hvor virksomheden er etableret. Medlemsstaterne kan dog først begrænse brugen efter en periode på 4 måneder i et givet kalenderår.

Forslaget indebærer endvidere, at medlemsstaternes mulighed for at begrænse egne virksomheders brug af udlejningskøretøjer, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons, udgår.

Det vurderes, at forslaget vil medføre statsfinansielle konsekvenser i form af et reduceret provenu fra bil- og transportrelaterede afgifter i Danmark som følge af udflagning af dele af bestanden af dansk indregistrerede køretøjer.



Det vurderes, at forslaget muligvis kan have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder.

Danmark støtter, at der skabes et ensartet og klart regelsæt for brug af udlejningskøretøjer i EU, der sikrer transportvirksomheder lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer, idet man fra dansk side i forhandlingerne har arbejdet for, at minimumsperioden for brug af lejede køretøjer forkortes, og at forslagets anvendelsesområde for så vidt angår køretøjernes størrelse begrænses.

Formandskabets kompromisforslag imødekommer på centrale punkter danske bekymringer med hensyn til risikoen for udflagning af dansk indregistrerede køretøjer med deraf følgende mindre provenu.

Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt "Kommissionen") har ved KOM-nr. 282 af 31. maj 2017 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

Forslaget er oversendt til Rådet den 7. juni 2017 i dansk sprogversion. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke af initiativer på vejtransportområdet, som Kommissionen har lanceret første del af den 31. maj 2017.

Vejpakken er ledsaget af Kommissionens meddelelse "Et mobilt Europa", der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet.

De andre forslag i vejpakken er vedtaget.

Forslaget indgår i Kommissionens REFIT-program.

Formål og indhold

Det gældende direktiv fastsætter et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af lejede køretøjer på det indre marked.



Det overordnede formål med ændringen af direktivet er at skabe et ensartet og klart regelsæt for brug af lejede køretøjer i EU og derigennem sikre virksomheder lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Forslaget skal skabe lige vilkår for godskørsel på vejene i EU og gøre det muligt for transportvirksomhederne at udføre deres transportaktiviteter på den mest effektive måde. Eftersom udlejningskøretøjer ifølge Kommissionen normalt er nyere, mere sikre og mindre forurenende, reducerer forslaget desuden de negative miljømæssige påvirkninger fra transporten.

Der er gennemført en evaluering af udlejningsdirektivet i perioden 2015-2016, en ekstern undersøgelse, målrettede interviews i 2015 og en offentlig høring i 2016. Disse undersøgelser og høringer viste, at direktivet kunne være mere effektivt med hensyn til realiseringen af direktivets formål, hvis det ikke gav medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af lejede lastvogne til godstransport i visse markedssegmenter og under visse betingelser, fx på betingelse af at det lejede køretøj er indregistreret i det land, hvor virksomheden er etableret.

Kommissionen foreslår på denne baggrund at udvide virksomheders mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU – dog under visse begrænsende betingelser.

For at sikre ensartede regler foreslås det at afskaffe den hidtidige mulighed for, at medlemsstaterne kan vælge alene at acceptere udlejningskøretøjer på deres territorium ifm. trafik mellem medlemsstaterne, der er indregistreret i virksomhedens etableringsland. Forslaget indebærer, at virksomheder får mulighed for at leje udlejningskøretøjer i et andet EU-land, end der hvor virksomheden (der lejer køretøjet) er etableret.

Dog foreslås det, at medlemsstaterne - inden for deres respektive område - kan begrænse både udenlandske og nationale transportvirksomheders brug af et udlejningskøretøj, når køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, end den medlemsstat, hvor transportvirksomheden, som lejer køretøjet, er etableret.

Ifølge Kommissionens forslag kan medlemsstaterne begrænse brugen efter en periode på 4 måneder i et givet kalenderår. Minimumsperioden skal sætte virksomhederne i stand til at imødegå midlertidige eller sæsonbestemte spidsbelastninger og/eller udskifte defekte eller beskadigede køretøjer. Begrænsningen for egne virksomheder anføres at være nødvendig for at undgå eventuelle



forvridninger på grund af de betydelige indbyrdes forskelle mellem medlemsstaterne med hensyn til beskatning af motorkøretøjer.

For at sikre ensartede regler uanset udlejningskøretøjernes størrelse foreslås medlemsstaternes hidtidige mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer for egne virksomheder, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons, afskaffet.

Endelig foreslås det, at gennemførelsen og virkningerne af ændringsdirektivet skal vurderes i en rapport udarbejdet af Kommissionen, som skal vedrøre anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret.

Det foreliggende kompromisforslag i Rådet

I det foreliggende kompromisforslag fra det portugisiske formandskab foreslås det, at medlemsstaterne i forhold til Kommissionens forslag får yderligere mulighed for at begrænse egne transportvirksomheders anvendelse af udlejningskøretøjer indregistreret i en anden medlemsstat af hensyn til at begrænse ”udflagnings”-problematikken.

Begrænsningerne består i, at medlemsstaterne kan begrænse brugen af udlejningskøretøjer lejet i et andet EU-land til 30 sammenhængende dage pr. kalenderår; at medlemsstaterne kan begrænse antallet af udlejningskøretøjer til 25 pct. af en virksomheds samlede flåde; og at medlemsstaterne kan undtage køretøjer under 3,5 tons, der bruges til firmakørsel.

Det indgår også, at medlemsstaterne på deres respektive område skal tillade godstransport med udlejningskøretøjer, som virksomheder etableret i andre EU-lande har lejet i et EU-land (hvis det ikke allerede muligt).

Europaparlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Den 15. januar 2019 blev Transport og Turisme-udvalgets (TRAN) betænkning vedtaget på plenaren. Udvalgets vedtagne tekst ligger tæt op ad det foreliggende kompromisforslag i Rådet. Dog foreslår Parlamentet en periode på fire måneder i stedet for 30 dage, som medlemsstaterne har mulighed for at begrænse egne transportvirksomheders brug af udlejningskøretøjer, der er lejet i en anden EU-



medlemsstat. Desuden foreslår Parlamentet en yderligere styrkelse af forpligtelserne for medlemsstaternes til at udveksle informationer om køretøjer, der er lejet i en anden medlemsstat.

Cláudia Monteiro De Aguiar fra Det Europæiske Folkepartis Gruppe (EPP) er ordfører på forslaget.

Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b. Kommissionen anfører, at medlemsstaterne ikke uden en indsats fra EU vil sørge for de lige vilkår, der er nødvendige for det indre markeds funktion. Direktivets nugældende regler, som giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer under visse betingelser, kræver en ændring af direktivet, som alene kan finde sted og løses på EU-niveau. Der er derfor behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre en ensartet retslig ramme i det stadig mere integrerede indre marked for levering af tjenesteydelser inden for vejtransport.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet regeringen deler Kommissionens vurdering om, at indsatsen kræver en fælleseuropæisk tilgang.

Gældende dansk ret

Udlejningsdirektivet af 18. januar 2006 ses ikke at være gennemført inden for det skatteretlige område i Danmark. Det vurderes dog, at de gældende danske regler på det skatteretlige område er i fuld overensstemmelse med det nuværende direktiv. På det erhvervstransportretlige område er det nuværende direktiv implementeret i bekendtgørelse om godskørsel.

Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Såfremt forslaget vedtages, vil der være behov for ændring af lov-bekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel, bekendtgørelse nr. 1222 af 23. oktober 2018 om godskørsel og bekendtgørelse nr. 1643 af 17. december 2018 om registrering af køretøjer som ændret ved bekendtgørelse nr. 423 af 8. april 2019 om ændring af bekendtgørelse om registrering af køretøjer.

Økonomiske konsekvenser



Statsfinansielle konsekvenser

Det forventes, at Kommissionens oprindelige forslag vil medføre et mindre provenu i Danmark fra registreringsafgift og løbende afgifter (vægt- og udligningsafgift) af motorkøretøjer samt fra vejbenyttelsesafgift fra tunge godskøretøjer. Det skyldes, at danske virksomheder og personer må forventes at lease og leje køretøjer i de medlemsstater, hvor det er mest favorabelt (dvs. danske virksomheder "udflager" køretøjer), uden at foretage omregistrering af køretøjerne til danske nummerplader.

For mindre lastbiler med totalvægt fra 4 til 12 ton betales løbende vægt- og udligningsafgift. For disse biler kan afgiften reduceres ved udflagning af bilerne til lande, der har lavere løbende afgifter.

For de større lastbiler med totalvægt på 12 ton og derover betales såvel vægtafgift som afgift for benyttelse af det afgiftspligtige vejnet i Eurovignettelandene (Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige). For disse biler betales vægtafgiften efter satser, der svarer til minimumssatserne i Eurovignettedirektivet (1999/62/EF). For så vidt angår vægtafgiften, er der således ikke umiddelbart afgiftsincitament til at udflage større lastbiler. Der kan imidlertid være incitament til at udflage køretøjer, der alene anvendes til eksportkørsel uden for kredsen af Eurovignettelande. Herved kan vognmændene slippe for vejbenyttelsesafgiften, der for danske køretøjer betales én gang årligt sammen med vægtafgiften. Hvis der lejlighedsvist er behov for at anvende udenlandsk registrerede biler på det danske afgiftspligtige vejnet, kan der købes dags-, uge- eller månedsvignetter.

Der betales desuden motoransvarsforsikringsafgift af registreringspligtige motorkøretøjer, idet køretøjer godkendt til godskørsel for fremmed regning dog er undtaget for afgiftspligt. Forslaget forventes derfor alene at have potentielle provenueffekter fra motoransvarsforsikringsafgiften ved udflagning af biler, der kører gods for egen regning.

Provenuet for vægtafgift for lastbiler udgør ca. 85 mio. kr. årligt, hvoraf 30-35 mio. kr. hidrører fra lastbiler under 12 ton. Fra vejbenyttelsesafgiften er der desuden et provenu på i størrelsesordenen 250-300 mio. kr. årligt fra danske lastbiler.

Det er vanskeligt at forudse omfanget af udflagning og dermed det potentielle provenutab. Det må imidlertid vurderes, at formandskabets kompromisforslag vil begrænse mulighederne for og incita-



menterne til en mere systematisk udflagning således, at dele af køretøjsflåden til enhver tid vil være lejet og indregistreret i et andet EU-land end Danmark. Omvendt er det forslaget intention at skabe mulighed for at tilvejebringe ekstra kapacitet i kortere perioder, og hvis en sådan kapacitet tilvejebringes ved leje af udenlandsk indregistrerede køretøjer, må forslaget også vurderes at medføre en lavere bestand af køretøjer registreret i Danmark. Samlet vurderes det dog, at provenueffekterne af formandskabets kompromisforslag vil være begrænsede.

Direktivet omfatter alle typer af køretøjer, der udelukkende er bestemt til godstransport, og der er ikke herudover en eksplicit afgrænsning af køretøjstyperne omfattet af reguleringen. Det indebærer, at varebiler er omfattet af den foreslåede mulighed for at anvende udlejningsbiler fra andre medlemsstater. Der vil derfor også kunne blive tale om tab af provenu fra disse køretøjer. Af varebiler betales såvel registreringsafgift som løbende ejer-, vægt- og udligningsafgift og motoransvarsforsikringsafgift. Desuden betales tillæg ved hel eller delvis privat benyttelse af bilen. Der er i dag indregistreret knap 400.000 varebiler ud af den samlede bestand af biler på godt 3 mio. køretøjer. Varebilerne spænder vidt fra små biler, der i visse tilfælde udelukkende anvendes til privat persontransport og til større kassebiler, der typisk anvendes til godstransport og i håndværksfagene. For alle disse køretøjstyper og anvendelser vil der være incitament til at udflage bilerne med henblik på at spare registreringsafgift og løbende afgifter i Danmark. Muligheden for udflagning vil desuden skabe yderligere incitament til at anvende varebiler frem for personbiler til privat persontransport.

Som nævnt vurderes det, at formandskabets kompromisforslag vil begrænse mulighederne for og incitamenterne til at anvende køretøjer indregistreret i andre medlemsstater. Den senest foreslåede tilføjelse til kompromisforslaget med særlig begrænsning i mulighederne for at anvende udenlandsk indregistrerede varebiler til firmakørsel betyder, at provenueffekten fra varebiler ligeledes vurderes at være begrænset. Der vil dog med kompromisforslaget være mulighed for at anvende udenlandsk indregistrerede varebiler til andet end firmakørsel, hvorfor en provenueffekt fra varebilerne formentlig ikke helt kan undgås.

I det omfang, udenlandske virksomheder benytter sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer, vil det have en positiv statsfinansiell konsekvens (dvs. udenlandske virksomheder "flager ind" i Danmark). Den umiddelbare forventning er dog, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på



prisen for at leje eller lease køretøjet, bl.a. på grund af afgiftsforskelle i forhold til andre EU-lande. Derfor forventes samlet set en begrænset reduktion i provenuet som følge af kompromisforslaget.

Kommissionen har vurderet, at transportvirksomhedernes og virksomhedernes øgede produktivitet i forbindelse med brugen af udlejningskøretøjer kan føre til ekstra indtægter for de nationale myndigheder i form af merprovenu fra selskabsbeskatningen. Hvis produktivetsgevinster og lavere omkostninger overvælttes i transportpriserne og videre i varepriserne, må merprovenuet herfra forventes at blive begrænset. Hvis produktivetsgevinsterne omvendt indebærer, at lønningerne i den private sektor stiger, vil det som følge af reguleringsmekanismer i forhold til lønstigningstakten i den private sektor i Danmark indebære højere offentlige udgifter til offentlige lønninger og overførselsindkomster. Samlet set vurderes det, at en højere produktivitet i den private sektor er omtrent neutralt for de offentlige finanser i Danmark.

Det vurderes, at forslaget kan medføre mindre administrative omkostninger for Færdselsstyrelsen grundet tilsyn med, at transportvirksomheder med tilladelser til godskørsel for fremmed regning overholder tidsbegrænsningen ved anvendelsen af et køretøj lejet i en anden medlemsstat end Danmark (dette afhænger dog af, om der indføres sådan en frist ifm. implementeringen af ændringsdirektivet).

Det vurderes endvidere, at forslaget kan medføre øgede håndhævelsesomkostninger for politiet.

Det skyldes, at der skal bruges mere tid på at udvælge de køretøjer, der skal kontrolleres, og at selve kontrollen også må formodes at ville tage længere tid. Politiet vil fx skulle kontrollere overholdelsen af tidsbegrænsningen, herunder kontrollen af de påkrævede dokumenter (lejekontrakt og evt. ansættelseskontrakt eller lønseddel) samt kontrollen med cabotagekørsel udført med dansk indregistrerede køretøjer lejet af udenlandske virksomheder.

På det foreliggende grundlag estimerer Rigspolitiet, at forslaget vil medføre en øget årlig udgift til udførelse af politiets kontrol på ca. 10 mio. kr. svarende til ca. 15 årsværk. Rigsadvokaten har ligeledes på det foreliggende grundlag estimeret de årlige meromkostninger til ca. 1,6 mio. kr. svarende til ca. 1,8 årsværk for anklagemyndigheden. Det bemærkes for begge myndigheder, at udgifterne kan variere afhængig af det øgede antal kontrollerede køretøjer. Det bemærkes endvidere, at der kan være udgifter forbundet med Kom-



missionens forslag om, at der skal ske registrering af nummerplader i de nationale registre, da politiet skal kunne tilgå og benytte registreringen. Der tages derfor forbehold for eventuelle udgifter hertil.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have væsentlige konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil kunne medføre omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder, der benytter muligheden for at anvende udlejningskøretøjer, som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i de EU-medlemsstater, hvor det er mest favorabelt.

Kommissionen vurderer, at deres forslag bør medføre en besparelse i driftsomkostningerne på omkring 2 pct. for de virksomheder, som skifter fra ejede køretøjer til udlejningskøretøjer. Det bemærkes hertil, at ca. 75 pct. af lastbilerne, som anvendes af danske transportvirksomheder, allerede i dag er leasede.

Virksomhederne vil ved brug af udlejningskøretøjer fra udlandet, udover en eventuel besparelse i form af lavere udgifter til leasing, kunne opnå en skattemæssig fordel ved lavere afgifter i udlandet. Særligt transportvirksomheder, som udfører godkørsel med varebiler, vurderes at kunne opnå omkostningsbesparelser. Det skyldes, at der betales registreringsafgift af disse køretøjer i Danmark. Det må imidlertid vurderes, at formandskabets kompromisforslag vil begrænse mulighederne for og incitamenterne til en mere systematisk udflagning, således at dele af køretøjsflåden til enhver tid vil være lejet og indregistreret i et andet land end Danmark. De erhvervsøkonomiske besparelser for danske virksomheder knyttet til forskelle i afgiftsbelastningen mellem medlemsstaterne må derfor vurderes at være begrænsede.

Anvendelse af udlejningskøretøjer kan derudover øge transportvirksomhedernes driftsmæssige fleksibilitet ved midlertidige eller sæsonbestemte transportopgaver, som kræver motorkøretøjer i en kort periode.



Endvidere kan kompromisforslaget medføre administrative omkostningsbesparelser for transportvirksomhederne ved anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat som følge af, at der ikke skal ske afmelding og omregistrering af udlejningskøretøjet.

I det omfang, det er attraktivt for udenlandske virksomheder at benytte sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer, kan forslaget have en positiv effekt for udlejningsbranchen, der får adgang til et større markedsgrundlag. Den umiddelbare forventning er dog, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på grund af afgiftsforskelle i forhold til andre EU-lande.

Desuden kan forslaget medføre et større konkurrencemæssigt pres for de danske udlejningsvirksomheder, hvis danske transportvirksomheder i stedet lejer køretøjer fra udenlandske udlejningsvirksomheder, hvilket kan have en negativ effekt for den danske udlejningsbranche.

Miljø

Det vurderes, at forslaget vil have mindre positive miljømæssige konsekvenser i Danmark grundet lavere emissioner pga. højere brændstoffektivitet, idet udlejningskøretøjer ofte er nyere og mindre forurenende.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 7. juni 2017 med frist for hørings svar den 16. juni 2017. Der er modtaget høringssvar fra DTL, ITD, Dansk Industri og Dansk Erhverv.

DTL

Det er oplagt, at det er nyttigt at have en vis fleksibilitet til nødsituationer, det vil sige muligheden for at leje en erstatningsbil i udlandet, hvis eget køretøj bryder sammen, men DTL er bekymrede for andre konsekvenser af en yderligere åbning for brug af lejede køretøjer:



For det første er der allerede store problemer med postkassevirksomheder, og en tvungen liberalisering for lejede køretøjer fra andre lande kan skabe en situation, hvor der er endnu mindre mulighed for lovregulering, hvor der ikke er sammenfald mellem land/registreringsland for transportvirksomheden, køretøjet, føren og transportaktiviteten.

For det andet bør man – i stedet for at indføre separate regler for lejede lastbiler – søge en harmonisering af reglerne for nationale køretøjsregistreringer. I sidste ende må det være et spørgsmål om, i hvor lang tid skattemyndighederne accepterer brug af køretøjer uden registrering.

I Danmark er det i dag ikke tilladt for en dansk vognmandsvirksomhed at benytte et udlejningskøretøj fra et andet EU-land, og som udgangspunkt skal virksomheden være registreret som ejer/bruger af køretøjet (fx ved leasing). Det er kun muligt at korttidsleje en lastbil til godskørsel for fremmed regning i max 8 uger, og det er et krav, at der skal være en særlig årsag til leje af lastbilen, fx et havari af den lastbil, som erstattes.

Hvis det muliggøres i Danmark at korttidsleje lastbiler i et andet EU-land, vil dette formentligt gøre adgangen til erhvervet lettere, hvilket alt andet lige kan medføre mere ulige konkurrence og social dumping.

Desuden er der af kontrolmæssige hensyn i Danmark et krav om virksomhedens navn på siden af lastbilen og cvr.nr for varebiler op til 4 tons.

DTL hilser det velkomment, at Kommissionen giver mulighed for begrænsning til 4 måneders leje, og vi skal henvise til den indledende betragtning nr. 5:

”Niveauet for vejtransportafgifter varierer fortsat betydeligt inden for EU. Derfor er det for at undgå skattemæssige forvriddninger stadig berettiget at have visse begrænsninger, som også indirekte kan påvirke den frie levering af tjenesteydelser inden for bil- leje. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at begrænse den tidsperiode, hvori et køretøj, der er lejet i en anden medlems- stat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret, kan anvendes inden for deres respektive områder.”

DTL skal konkludere, at vi er bekymret for, at problemerne med især postkassevirksomheder vil opveje eventuelle fordele ved for-



bedret fleksibilitet og mulighed for billeje, og DTL vil som udgangspunkt fraråde liberaliseringen af udlejningsområdet for lastbiler, medmindre risikoen for ulige konkurrence og social dumping hindres med initiativer fra øvrige del af Kommissionens mobilitetspakke.

ITD

Kommissionen fremsatte oprindeligt sit forslag til ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej i 2017 som del af Vejpakken søjle om markedsadgang og sociale vilkår. Det lykkedes ikke for medlemslandene at vedtage en generel indstilling sammen med resten af Vejpakken, og derfor opfattede vi i ITD det som mest sandsynligt, at forslaget ville blive trukket tilbage.

Det er ikke sket og i stedet har det portugisiske formandskab for Rådet sat forslaget på dagsordenen til TTE-rådsmødet den 3. juni 2021 til generel indstilling. ITD vil i den forbindelse advare mod, at der vedtages en ændring af reglerne på EU-plan.

I ITD har vi forståelse for, at det er nødvendigt at have mulighed for at leje et køretøj i forbindelse med at ens eget køretøj bryder sammen, eller hvis der opstår en særlig situation under kørslen i et andet medlemsland.

Vi mener dog ikke, at det er nødvendigt med en yderligere liberalisering på nuværende tidspunkt, hvor det i Danmark er tilladt, at man kan anvende et lejet køretøj i op til 30 dage, før der skal ske en omregistrering af køretøjet.

Vi er glade for, at man i forhandlingerne i Rådet har bevæget sig væk fra Kommissionens forslag om en fire måneders periode, men selv hvis Rådet skulle vedtage en periode på 30 dage, som er på bordet nu, så risikerer denne periode at blive forlænget i trilogforhandlingerne med Europa-Parlamentet.

En forlængelse af perioden ud over 30 dage risikerer at ramme danske vognmænd hårdt, da en øget anvendelse af udlejningskøretøjer kan forpurre politiets muligheder for at føre en effektiv kontrol med udenlandske virksomheders kørsel i Danmark.

Siden Kommissionen fremsatte sit forslag i 2017, er der sket meget og i dag er der bl.a. indført krav om dansk aflønning, når udenlandske virksomheder kører indenrigskørsel i Danmark, hvilket



politiet fører kontrol med. Det er der ikke taget højde for i det danske forhandlingsoplæg fra 2018, ligesom der heller ikke er taget højde for, at vi i den seneste tid har set eksempler på, at politiet har afdækket, at udenlandske virksomheder har anvendt dansk indregistrerede lejede køretøjer til ulovlig cabotagekørsel¹.

I forhandlingerne har der været lagt op til, at lejede køretøjer vil kunne anvendes ved cabotagekørsel. Hvis det bliver vedtaget, vil det medføre en stor ændring i fortolkningen af reglerne, som risikerer at få store konsekvenser for den danske vejgodstransportbranche og for myndighedernes indsats for ordnede forhold.

Mulighederne for at anvende lejede køretøjer i Danmark er i dag begrænset til grænseoverskridende transport mellem medlemslandene. Denne fortolkning følger af det nuværende direktivs artikel 2, stk. 1, og Færdselsstyrelsen har præciseret dette i et høringsnotat fra 2018.

Retten til at anvende lejede motorkøretøjer uden fører i [...] gælder alene ved grænseoverskridende godskørsel, og det er således ikke tilladt for udenlandske virksomheder at anvende lejede motorkøretøjer uden fører ved cabotagekørsel i Danmark.

(Færdselsstyrelsens høringsnotat, 20182)

ITD kan ikke bakke op om de foreslåede ændringer til artikel 2, stk. 1, som der forhandles om i Rådet. Ændringerne vil gøre det muligt fremover at anvende udlejningskøretøjer ved cabotagekørsel i Danmark.

ITD vil i stedet opfordre regeringen til at søge et nyt forhandlingsoplæg i sagen, som tager højde for udviklingen siden 2018, hvor det er blevet endnu vigtigere med en effektiv og grundig kontrol af udenlandske virksomheders indenrigskørsel i Danmark.

Her vil ITD opfordre til, at man fra dansk side lægger afgørende vægt på, at reglerne ikke skal kunne fungere som et "smuthul", hvor udenlandske virksomheder kan udføre cabotagekørsel inden for reglerne, men samtidig gå "under radaren" for politiets kontrol. Derudover bør man fra dansk side stå fast på, at det fortsat skal være muligt for medlemslandene at fastsætte den tilladte periode

¹ Se fx <https://politi.dk/midt-og-vestsjaellands-politi/nyhedsliste/udenlandske-vognmaend-tager-nye-metoder-i-brug-i-sag-om-ulovlig-godstransport-i-danmark/2020/08/31> 2 / 2



for benyttelse af et lejet køretøj til én måned inden for et kalenderår.

Kommissionens forslag til nyt direktiv blev fremsat som del af Kommissionens Vejpakke fra maj 2017. Forslaget er blevet behandlet på møder i Vejtransportalliancen, og det er medlemmer af alliancen, som tidligere har blokeret for en aftale i Rådet. ITD skal derfor ligeledes opfordre til, at man fra dansk side anvender Vejtransportalliancen aktivt til at sikre, at der ikke bliver vedtaget nye regler, der kan være til ugunst for danske vognmænd.

Vi stiller os selvfølgelig gerne til rådighed for en uddybning af ovenstående.

Dansk Industri

DI Transport kan støtte det overordnede formål med direktivforslaget i form af mere ensartede regler for brug af udlejningskøretøjer og en mere fleksibel adgang til brug af køretøjer lejet uden fører.

Brugen af lejede køretøjer kan være nødvendigt ved ekstra opgaver, eller når egne køretøjer er på værksted mv.

DI Transport kan støtte at fjerne muligheden for at begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjer for operatører, der arbejder for egen regning.

For så vidt angår forslag til ændring af artikel 2 om anvendelse af udlejningskøretøjer anvendt til godkørsel for fremmed regning, så er DI Transport umiddelbart positive over for at tillade brugen i fire måneder inden for et kalenderår.

Det forudsættes, at kørslen sker på baggrund af en godskørselstilladelse i det land, hvor transportvirksomheder, der lejer et køretøj, er etableret. DI Transport bemærker, at køretøjer, der er til rådighed for en tilladelsesindehaver skal opføres i de nationale registre, jf. forslag til ændring af forordning 1071/2009 (KOM(2017) 281).

På den baggrund er det DI Transports vurdering, at det fortsat vil det være muligt for politiet at håndhæve f.eks. cabotagereglerne.

Dansk Erhverv



Vi støtter, at det skal være muligt at løse situationer, hvor det for eksempel på grund af nedbrud af en lastbil er nødvendigt at fremskaffe en ny hurtigt. Dette gælder både i national - som international trafik.

Så længe de nationale afgifter og generelle udgiftsniveauer ikke er harmoniserede, vil der dog være forskel på udlejningspriserne også på lastbiler. Da lastbiler er et mobilt produkt, kan forslaget derfor medføre afgiftsmæssig spekulation i leje af lastbiler i ét EU-land til brug i andre EU-lande.

I det omfang dette bliver konsekvensen, er Dansk Erhverv skeptisk over for forslaget.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Formandskabets kompromisforslag, der giver medlemsstaterne gode muligheder for at begrænse "udflagning" af køretøjsflåder til andre lande, er modtaget positivt.

Med undtagelse af enkelte lande forventes der en bred opbakning til formandskabets kompromisforslag.

Formandskabet agter at sætte sagen på til generel indstilling på TTE-rådsmødet den 3. juni 2021.

Regeringens generelle holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslagets intention om at skabe et ensartet og klart regelsæt i EU, men er skeptisk over for forslagets indhold grundet muligt tab af provenu og potentiel vanskeligere håndhævelse.

Regeringen har derfor i forhandlingerne arbejdet for, at Kommissionens initiativer udmøntes i enkle og klare regler, som er muligt at håndhæve i medlemsstaterne samt at sikre statens provenu fra bilafgifter.

For at begrænse mindreprovenuet ved forslaget vil det blandt andet være af væsentlig betydning at begrænse incitamenterne til løbende anvendelse af korte leje- eller leasingkontrakter for udenlandske godskøretøjer til erstatning for dansk indregistrerede godskøretøjer, samt at sikre en afgrænsning af forslagets anvendelsesområde for køretøjernes størrelse, da det kan begrænse udflagningen.



Regeringen er på denne baggrund positiv over for formandskabets kompromisforslag, der giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse egne virksomheders mulighed for at leje køretøjer i et andet EU-land. Disse tiltag vil kunne begrænse de statsfinansielle konsekvenser ved forslaget.

Regeringen har i forhandlingerne argumenteret for at beholde Kommissionens forslag om, at medlemsstaterne kan tidsbegrænse udenlandske virksomheders brug af udlejningskøretøjer i medlemsstaten, når køretøjet ikke er indregistreret i den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret. Der har dog ikke i forhandlingerne kunne samles opbakning hertil.

Regeringen noterer sig i den forbindelse, at det er positivt, at der i ændringen af forordning nr. 1071/2009 om adgang til erhvervet, (der er en del af Vejpakken), er en ny bestemmelse om, at der i det nationale elektroniske register over vejtransportvirksomheder skal fremgå oplysninger om registreringsnumrene på de køretøjer, som virksomheden råder over, for at leve op til etableringskravet.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg i skriftlig procedure d. 28. maj 2019 i forbindelse med, at forslaget var på til fremskridtsrapport på TTE-Rådsmødet d. 6. juni 2019.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 9. maj 2018.

Sagen har desuden været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. december 2017 samt den 2. juni 2017.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.



4. Rådskonklusioner om at sætte jernbanen forrest i smart og bæredygtig mobilitet

Nyt notat

KOM nr. foreligger ikke.

Resumé

Formandskabet har den 19. april 2021 fremsat forslag til rådskonklusioner om at fremme brugen af jernbanen i fremtidens bæredygtig transportsystem.

Med rådskonklusionerne ønsker formandskabet at sætte fokus på økonomiske og operationelle fordele ved at harmonisere standarder inden for jernbanesektoren. Det argumenteres også i udkastet til rådskonklusioner, at modalskifte til jernbane er den mest effektive måde at dekarbonisere transportsektoren. Udkastet til rådskonklusioner er delt op i fem overordnede emner: I) modalskift; II) modstandsdygtighed og konnektivitet; III) europæisk jernbanepassagertransport; IV) europæisk jernbanegodstransport; V) jernbanenet og investeringer.

Udkastet til rådskonklusioner har ikke lovgivningsmæssige, finansielle, økonomiske eller øvrige konsekvenser.

Regeringen støtter overordnet rådskonklusionerne og er enige i, at jernbanen spiller en afgørende rolle i transportsektoren og den grønne omstilling. Dog mener regeringen ikke, at transportsektorens udledninger kan reduceres alene gennem et modalskift fra vej til jernbane. Regeringen mener, at elektrificering af vejtransporten er afgørende i håndteringen af transportsektorens CO₂-udledninger. Hertil mener regeringen, at en forsimpning af den omfattende regulering af jernbanesektoren kan forbedre sektorens konkurrenceevne.

Baggrund

Det portugisiske formandskab fremsatte sit udkast til rådskonklusioner om at sætte jernbanetransport forrest i smart og bæredygtig mobilitet den 19. april 2021.

Udkastet til rådskonklusioner er sat på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 3. juni 2021 med henblik på vedtagelse.



Rådskonklusionerne skal ses i lyset af, at jernbanetransportområdet har været en af de vigtigste transportpolitiske aktiviteter under det portugisiske formandskab i første halvår 2021.

Rådskonklusionerne bygger på en række tidligere drøftelser og rådskonklusioner under det tidligere tyske formandskab, samt Europa-Kommissionens meddelelse og smart og bæredygtig mobilitet². Udkastet til rådskonklusioner bygger også på de drøftelser der er fundet sted ved kick-off eventet for European Year of Rail 2021, som fandt sted den 29. marts 2021, samt det senest uformelle møde for EU-transportministre den 30. marts 2021.

Formål og indhold

I rådskonklusionerne foreslås det, at det indre marked for jernbane transport styrkes samt, at økonomiske og operationelle fordele maksimeres igennem øget målrettet harmonisering af standarder indenfor sektoren.

Det fastlås i rådskonklusionerne, at øget brug af jernbanetransport vil bidrage til fremtidens grønne mobilitet samt bidrage til et styrket transportnetværk under kriser såsom Covid-19.

Rådskonklusionerne er delt op i fem overordnede emner: I) modal skifte; II) modstandsdygtighed og konnektivitet; III) europæisk jernbanepassagertransport; IV) europæisk jernbanegodstransport; V) jernbanenet og investeringer.

Modalskift

I rådskonklusionerne fastslås det, at et modal skifte til jernbanen vil være den mest effektive måde at dekarbonisere transportsektoren. Det erkendes dog også, at store udvidelser og forbedringer i det eksisterende jernbanenet vil være nødvendige.

Modstandsdygtighed og konnektivitet

Jernbanesektoren har, i lighed med den øvrige transportbranche, været hårdt ramt af Covid-19 pandemien. Den pågående krise har påvist, at en yderligere styrkelse af jernbanens modstandskraft og stabilitet er nødvendigt frem mod fremtidige kriser.

² KOM (2020) 789



Europæisk jernbanepassagertransport

Rådskonklusionerne fastslår, at der er en voksende efterspørgsel på international passagertransport via jernbanenetværket, og fremhæver arbejdet med at genindføre nattog på flere strækninger som et eksempel på dette. I rådskonklusionerne anderkendes det, at der er store regionale forskelle i jernbanesystemerne, mens der ses positivt på senere tiltag for at imødegå dette, såsom med Platform for International Railway Passenger Transport (IRP) og Trans Europa Express 2.0 (TEE 2.0) koncepterne. Der udtrykkes dog et behov for yderligere forbedringer, for eksempel vedrørende multimodal rejseplanlægning og billettering, koordinering af køreplaner, såvel som adgangen til infrastruktur, indkøb af interoperabelt materiel og implementering af European Rail Traffic Management System (ERTMS).

Europæisk jernbanegodstransport

For at fremme brugen af jernbanen til transport af gods fastslår rådskonklusionerne vigtigheden i at færdiggøre TEN-T-hovednettet inden 2030 samt implementeringen af ERTMS. Ligeledes opfordres der til, at man benytter de eksisterende jernbanefragtkorridorer og de erfaringer man har herfra til opnåelsen af målsætningerne fastsat i den Europæiske Grønne Pagt.

Jernbanenet og investeringer

I udkastet til rådskonklusioner gøres det klart, at jernbanenettet har hårdt brug for investeringer og opgraderinger. I lyset af de begrænsede nationale budgetter efter håndteringen af pandemien opfordres medlemsstaterne derfor til at benytte de tilgængelige midler der er i genopretningsfaciliteten samt den flerårige finansielle ramme (MFF) til at investere i jernbanenettet og -infrastruktur. Slutlig opfordres Europa-Kommission til at fremsætte forslag til fælles-EU ordninger til støtte for jernbaneoperatører samt simplificering af regler for nationale statsstøtteordninger.

Europaparlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig om rådskonklusioner.

Nærhedsprincippet

Ikke relevant.



Gældende dansk ret

Ikke relevant.

Konsekvenser

Udkastet til rådskonklusioner har ikke lovgivningsmæssige, finansielle, økonomiske eller øvrige konsekvenser.

Høring

Udkastet til rådskonklusioner blev sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 21. april. Følgende svar er modtaget:

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 21. april 2021 via EU-specialudvalget for transport.

Dansk Erhverv kan overordnet bakke op om rådskonklusionerne. Udvikling og modernisering af jernbanetransporten i Europa er vigtig for det samlede og sammenhængende europæiske transport-system. Det samme gør sig gældende for alle andre transportformer, herunder ift. at nå klimamålene og dekarbonisere transportsektoren.

Danske Handicaporganisationer (DH)

Jernbanetransport er et miljøvenligt transportmiddel, og Kommissionen har ret i at sætte det i spidsen for strategien for intelligent og bæredygtig mobilitet. I virkeligheden er togrejser stadig ikke tilgængelige for millioner af mennesker med handicap i EU. Fysisk adgang til stationer, platforme og rullende materiel er stadig umulig for mange, men også information og billettering er utilgængelig. Dette bør også afspejles i Rådets konklusioner for at sikre, at medlemsstaterne tager skridt til at gennemføre strategien for intelligent og bæredygtig mobilitet med tilgængelighed i tankerne - fordi kun tilgængelig transport også kan være bæredygtig på lang sigt. Med et aldrende samfund og mere behov for et "fremtidssikkert" transportsystem, der kan tjene os i de kommende år, bør tilgængelighed være kernen i alle overvejelser.

DH har følgende konkrete kommentarer:



Draft Council text of 19 April 2021	EDF recommendations
<p data-bbox="220 443 560 533">Putting Rail at the Forefront of Smart and Sustainable Mobility</p> <p data-bbox="229 573 550 633">-Draft Council conclusions-</p> <p data-bbox="196 741 488 770">HAVING REGARD TO:</p> <ol data-bbox="196 813 584 1697" style="list-style-type: none"><li data-bbox="196 813 584 1227">1. the European Council conclusions of 12 December 2019 in which the European Council endorsed the objective of achieving a climate-neutral European Union by 2050³;<li data-bbox="196 1270 584 1697">2. the EU transport ministers' continued commitment to rail⁴, as expressed last year in<ol data-bbox="272 1507 584 1697" style="list-style-type: none"><li data-bbox="272 1507 584 1697">a) the political statement supporting a European agenda for international	<p data-bbox="636 443 976 533">Putting Rail at the Forefront of Smart and Sustainable Mobility</p> <p data-bbox="646 573 970 633">-Draft Council conclusions-</p> <p data-bbox="708 741 1000 770">HAVING REGARD TO:</p> <ol data-bbox="646 813 1000 1697" style="list-style-type: none"><li data-bbox="646 813 1000 1227">36. the European Council conclusions of 12 December 2019 in which the European Council endorsed the objective of achieving a climate-neutral European Union by 2050¹²;<li data-bbox="646 1270 1000 1697">37. the EU transport ministers' continued commitment to rail¹³, as expressed last year in<ol data-bbox="692 1507 1000 1697" style="list-style-type: none"><li data-bbox="692 1507 1000 1697">a) the political statement supporting a European agenda for international

³ EUCO 29/19.

⁴ The transport ministers of Norway and Switzerland regularly participate.

¹² EUCO 29/19.

¹³ The transport ministers of Norway and Switzerland regularly participate.



<p>passenger rail presented at the informal video conference of EU transport ministers on 4 June 2020, and</p> <p>b) the ministerial declaration on innovative transport in rail freight corridors of the Berlin conference on 21 September 2020;</p> <p>3. the Commission communication of 9 December 2020 on a ‘Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future’⁵;</p> <p>4. Decision (EU) 2020/2228 of the European Parliament and of the Council of 23 De-</p>	<p>passenger rail presented at the informal video conference of EU transport ministers on 4 June 2020, and</p> <p>b) the ministerial declaration on innovative transport in rail freight corridors of the Berlin conference on 21 September 2020;</p> <p>38. the Commission communication of 9 December 2020 on a ‘Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future’¹⁴;</p> <p>39. Decision (EU) 2020/2228 of the European Parliament and of the Council of 23 De-</p>
--	---

⁵ COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD1.

¹⁴ COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD1.



<p>cember 2020 on a European Year of Rail (2021)⁶;</p> <p>5. Regulation (EU) 2021/241 of the European Parliament and of the Council of 12 February 2021 establishing the Recovery and Resilience Facility⁷, and to the forthcoming adoption of a second Regulation establishing the Connecting Europe Facility;</p> <p>6. the European Economic and Social Committee’s exploratory opinion of 24 March 2021 on ‘The Single European Railway Area’ requested by the Portuguese Presidency⁸;</p> <p>7. the EU transport ministers’ informal video</p>	<p>cember 2020 on a European Year of Rail (2021)¹⁵;</p> <p>40. Regulation (EU) 2021/241 of the European Parliament and of the Council of 12 February 2021 establishing the Recovery and Resilience Facility¹⁶, and to the forthcoming adoption of a second Regulation establishing the Connecting Europe Facility;</p> <p>41. the European Economic and Social Committee’s exploratory opinion of 24 March 2021 on ‘The Single European Railway Area’ requested by the Portuguese Presidency¹⁷;</p> <p>42. the EU transport ministers’ informal video</p>
--	--

⁶ OJ L 437, 28.12.2020, p. 108.

⁷ OJ L 57, 18.2.2021, p. 17.

⁸ EESC TEN/727, ST 7614/21.

¹⁵ OJ L 437, 28.12.2020, p. 108.

¹⁶ OJ L 57, 18.2.2021, p. 17.

¹⁷ EESC TEN/727, ST 7614/21.



<p>conference of 30 March 2021, where ministers took a stance on the Portuguese Presidency's non-paper 'How to Accelerate Modal Shift to Rail: different paths to a common goal',</p> <p>THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION</p> <p>8. NOTES that the EU's railway systems have undergone fundamental regulatory reforms through four legislative packages adopted in 2001, 2004, 2007 and 2016. WELCOMES the positive effects of these reforms in market opening and technical harmonisation that have been partially achieved and are partially awaited;</p> <p>9. ACKNOWLEDGES that the regulatory framework at EU and national level is highly</p>	<p>conference of 30 March 2021, where ministers took a stance on the Portuguese Presidency's non-paper 'How to Accelerate Modal Shift to Rail: different paths to a common goal',</p> <p>43. Commission Regulation 1371/2007 on rail passengers rights;</p> <p>44. Commission Regulation (EU) No 1300/2014 of 18 November 2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility;</p> <p>45. Regulation (EU) No 283/2014 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2014 on guidelines for trans-European networks in the area of</p>
--	--



<p>complex and diverse, and UNDERLINES that further efforts need to be undertaken to ensure the economic and operational benefits of harmonisation, in particular for cross-border rail services, while acknowledging the different starting points in the Member States and their varying organisational structures;</p> <p>10. STRESSES that further technical harmonisation in view of increased interoperability of national networks will support the single market for international rail services, the Union rail systems, will improve efficiency and strengthen the Union industrial base. LOOKS FORWARD, therefore, to Horizon Europe's next Rail Joint Undertaking which should</p>	<p>telecommunications infrastructure</p> <p>46. Article 9 of the United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities (UNCRPD)</p> <p>THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION</p> <p>47. NOTES that the EU's railway systems have undergone fundamental regulatory reforms through four legislative packages adopted in 2001, 2004, 2007 and 2016. WELCOMES the positive effects of these reforms in market opening and technical harmonisation that have been partially achieved and are partially awaited;</p> <p>48. ACKNOWLEDGES that the regulatory framework at EU and national level is highly complex and diverse, and UNDERLINES</p>
--	---



<p>play a vital role in research on the new digital technologies in rail, thereby delivering a coordinated approach with the sector to the overall evolution of the railway systems;</p> <p>11. CONSIDERS that the need both to strive for climate-neutral, environmentally friendly⁹ mobility and to ensure a resilient and interconnected transport system in times of crisis, as shown during the COVID-19 pandemic, places railways in a key position within the future transport offer;</p> <p>12. UNDERLINES the importance of a continuous dialogue between public entities, employers, workers and rail</p>	<p>that further efforts need to be undertaken to ensure the economic and operational benefits of harmonisation, in particular for cross-border rail services, while acknowledging the different starting points in the Member States and their varying organisational structures;</p> <p>49. STRESSES that further technical harmonisation in view of increased interoperability and accessibility of national networks will support the single market for international rail services, the Union railsystems, will improve efficiency and strengthen the Union industrial base. LOOKS FORWARD, therefore, to Horizon</p>
--	---

⁹ Railway provides for a low carbon footprint, low emissions, low land use, a long lifecycle of its rolling stock and it reduces congestion and increases air quality in urban areas.



<p>transport users in order to ensure that everyone enjoys the benefits of rail transport;</p> <p>I. Modal shift</p> <p>13. STRESSES that rail transport is responsible for just 0.4% of transport-caused CO₂ emissions, despite having a share of 8% of passenger transport and 19% of freight transport across Europe. For that reason, a modal shift to rail is the most effective way to decarbonise transport;</p> <p>14. NOTES that the considerable efforts towards market opening and technical harmonisation undertaken to date have stabilised the share of railway transport services in a fast-growing</p>	<p>Europe's next Rail Joint Undertaking which should play a vital role in research on the new digital technologies in rail, thereby delivering a coordinated approach with the sector to the overall evolution of the railway systems;</p> <p>50. CONSIDERS that the need both to strive for climate-neutral, environmentally friendly¹⁸, and accessible mobility and to ensure a resilient and interconnected transport system in times of crisis, as shown during the COVID-19 pandemic, places railways in a key position within the future transport offer;</p>
--	--

¹⁸ Railway provides for a low carbon footprint, low emissions, low land use, a long lifecycle of its rolling stock and it reduces congestion and increases air quality in urban areas.



<p>market in which customer expectations have also increasingly grown, but that a marked shift to rail has not yet been achieved, despite the progress made in individual market segments;</p> <p>15. ACKNOWLEDGES that making progress towards this goal will require a significant enlargement and improvement of rail networks and of rail services centred on customers' needs; it will require growth in rail traffic volumes that outpaces overall economic growth;</p> <p>16. CONSIDERS IT IMPORTANT for regular policy evaluations which measure the degree of effective market opening and technical harmonisation to be</p>	<p>51. UNDERLINES the importance of a continuous dialogue between public entities, employers, workers and rail transport users, including persons with disabilities, in order to ensure that everyone enjoys the benefits of rail transport;</p> <p>I. Modal shift</p> <p>52. STRESSES that rail transport is responsible for just 0.4% of transport-caused CO₂ emissions, despite having a share of 8% of passenger transport and 19% of freight transport across Europe. For that reason, a modal shift to rail is the most effective way to decarbonise transport;</p> <p>53. NOTES that the considerable efforts towards market opening and technical harmonisation undertaken to date have</p>
---	--



<p>supplemented by analysis of policy impacts on the modal shift, economic and social cohesion, environmental performance, system efficiency, service levels as well as working conditions;</p> <p>17. WELCOMES, in this context, the initiatives underway to produce a forward-looking and more operational analysis of the modal shift, by assessing progress possible under given conditions and assuming specific improvements in infrastructure quality and connectivity, as well as the Commission's commitment to develop a 'rail connectivity index';</p> <p>II. Resilience and connectivity</p> <p>18. NOTES that transport, including rail, has been one of the sectors hit</p>	<p>stabilised the share of railway transport services in a fast-growing market in which customer expectations have also increasingly grown, but that a marked shift to rail has not yet been achieved, despite the progress made in individual market segments;</p> <p>54. ACKNOWLEDGES that making progress towards this goal will require a significant enlargement and improvement of rail networks and of rail services centred on customers' needs; it will require growth in rail traffic volumes that outpaces overall economic growth;</p> <p>55. STRESSES that to achieve an increase of passengers' numbers rail infrastructure and rolling stock need to</p>
--	--



<p>hardest by the COVID-19 pandemic, with economic damage caused by steep reductions in travel and tourism, supply chain disruptions, income loss to railway operators, and with reduced connectivity across the EU. This has also delayed or blocked projects for new investment and services, in particular in passenger transport;</p> <p>19. NOTES that state intervention has on many occasions prevented the rail system from collapsing, thereby ensuring the survival of this essential service and public good;</p> <p>20. CONSIDERS that this crisis has had one positive consequence, at least, by exposing the need to strengthen resilience and contingency</p>	<p>become more accessible for persons with reduced mobility and persons with disabilities and become more user friendly in general.</p> <p>56. CONSIDERS IT IMPORTANT for regular policy evaluations which measure the degree of effective market opening and technical harmonisation to be supplemented by analysis of policy impacts on the modal shift, economic and social cohesion, environmental performance, system efficiency, service levels as well as working conditions;</p> <p>57. WELCOMES, in this context, the initiatives underway to produce a forward-looking and more operational analysis of the modal shift, by assessing progress possible under given</p>
--	---



<p>measures and to improve availability, coherence and coordination in the rail network and give higher priority to the development of cross-border infrastructure;</p> <p>III. European rail passenger transport</p> <p>21. EMPHASISES that while the share of international rail passenger transport within the overall EU rail passenger market is still very low (7%), there are encouraging signs from both the supply and the demand side which suggest that a considerable increase is possible over the next decade. The projects aiming to revive European night trains are emblematic of the apparent enthusiasm and entrepreneurial spirit;</p>	<p>conditions and assuming specific improvements in infrastructure quality and connectivity, as well as the Commission's commitment to develop a 'rail connectivity index';</p> <p>II. Resilience and connectivity</p> <p>58. NOTES that transport, including rail, has been one of the sectors hit hardest by the COVID-19 pandemic, with economic damage caused by steep reductions in travel and tourism, supply chain disruptions, income loss to railway operators, and with reduced connectivity across the EU. This has also delayed or blocked projects for new investment and services, in particular in passenger transport;</p> <p>59. NOTES that state intervention has on many</p>
---	--



<p>22. NOTICES wide variations in how international railway passenger services, infrastructure and networks are developed in different parts of Europe, as a result <i>inter alia</i> of customer demand, geography, population density, and economic integration between cross-border regions;</p> <p>23. WELCOMES the creation of, and the practical steps taken by the Platform for International Railway Passenger Transport (IRP), which involves a large variety of stakeholders, and the evolution of the Trans Europa Express 2.0 (TEE 2.0) concept;</p> <p>24. ENCOURAGES the development of this market segment. In the short and medium terms this should be achieved</p>	<p>occasions prevented the rail system from collapsing, thereby ensuring the survival of this essential service and public good;</p> <p>60. CONSIDERS that this crisis has had one positive consequence, at least, by exposing the need to strengthen resilience and contingency measures and to improve availability, coherence and coordination in the rail network and give higher priority to the development of cross-border infrastructure;</p> <p>III. European rail passenger transport</p> <p>61. EMPHASISES that while the share of international rail passenger transport within the overall EU rail passenger market is still very low (7%), there are encouraging signs from</p>
--	--



<p>by complementing existing services, ensuring a level playing field for fair competition, offering multi-service and multi-modal route planning and ticketing, coordinating timetables, providing direct links and connections with regional, local and urban transport, reviewing the policy on infrastructure charges, reviewing capacity allocation procedures and removing technical and operational barriers; in the longer term it requires the removal of the remaining infrastructure bottlenecks in the Union rail system, the realisation of the TEN-T core and comprehensive network, the procurement of interoperable rolling stock and full implementation of</p>	<p>both the supply and the demand side which suggest that a considerable increase is possible over the next decade. The projects aiming to revive European night trains are emblematic of the apparent enthusiasm and entrepreneurial spirit;</p> <p>62. NOTICES wide variations in how international railway passenger services, infrastructure and networks are developed in different parts of Europe, as a result <i>inter alia</i> of customer demand, geography, population density, and economic integration between cross-border regions;</p> <p>63. WELCOMES the creation of, and the practical steps taken by the Platform for International Railway Passenger Transport (IRP),</p>
--	---



<p>the European Rail Traffic Management System (ERTMS);</p> <p>25. RECOGNISES that in certain cases the provision of international passenger services may entail public service obligations for generating a desirable transport offer. In these cases, public service contracts covering the international services should be considered as a possibility, and their use could be facilitated by a revision of the Commission's interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007¹⁰;</p> <p>IV. European rail freight transport</p> <p>26. EXPECTS that the completion of the Trans-European</p>	<p>which involves a large variety of stakeholders, and the evolution of the Trans Europa Express 2.0 (TEE 2.0) concept;</p> <p>64. ENCOURAGES the development of this market segment. In the short and medium terms this should be achieved by complementing existing services, ensuring a level playing field for fair competition, offering multi-service and multi-modal route planning and ticketing, coordinating timetables, providing direct links and connections with regional, local and urban transport, reviewing the policy on infrastructure charges, reviewing capacity allocation procedures and removing technical and</p>
---	---

¹⁰ Interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road, OJ C 92, 29.3.2014, p. 1.



<p>Transport Network (TEN-T) core network by 2030, the widespread deployment of the European Rail Traffic Management System (ERTMS) all over Europe, both trackside and on-board, accompanied by decommissioning legacy signalling systems, and the further harmonisation of technical and operational requirements will lead to more efficient, less costly and better integrated rail transport, thus enabling the continued growth of rail freight; EXPECTS rail freight to be further boosted by the coordinated deployment of new innovations, in particular digital automated couplings and automatic train operations;</p>	<p>operational barriers; in the longer term it requires the removal of the remaining infrastructure bottlenecks in the Union rail system, the realisation of the TEN-T core and comprehensive network, the procurement of interoperable rolling stock and full implementation of the European Rail Traffic Management System (ERTMS);</p> <p>65. RECOGNISES that in certain cases the provision of international passenger services may entail public service obligations for generating a desirable transport offer. In these cases, public service contracts covering the international services should be considered as a possibility, and their use could be facilitated by a revision of the</p>
---	---



<p>27. As regards the European Green Deal¹¹, in which the European Commission lists rail freight as a top priority, EXPECTS that this initiative will build on all the experience gained and the best practice already developed through the rail freight corridors, while also fostering innovation, not only in new technologies and digitalisation, but also in business models and operational concepts in order to achieve a more integrated operating network for competitive rail freight;</p> <p>28. NOTES that the Union rail network for competitive freight, formed</p>	<p>Commission's interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007¹⁹;</p> <p>66. UNDERLINES that any policy action or funding decision taken has to be in line with the UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities, ensuring that EU funding is spent on accessible infrastructure and not creating new obstacles for persons with disabilities.</p> <p>67. RECOMMENDS a revision of Regulation 1300/2014 to make rail travel accessible for all</p> <p>68. RECOMMENDS to take into account accessibility as an important criterion in the revision</p>
---	--

¹¹ COM(2019)640 final, ST 15051/19 + ADD 1.

¹⁹ Interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road, OJ C 92, 29.3.2014, p. 1.



<p>by the rail freight corridors, has proven to be very effective in developing concerted actions and common measures among stakeholders in charge of operations, whilst facilitating, amongst other things, the enhancement of rail freight's resilience in the event of major crises and the implementation of necessary contingency measures;</p> <p>29. RECOGNISING the work already accomplished by the rail freight corridors, WELCOMES the Member States' commitment to continue their cooperation with the European Commission and the coordinators of the TEN-T core network corridors, UNDERLINES the importance of developing further infrastructure capacity</p>	<p>of Regulation 283/2014.</p> <p>IV. European rail freight transport</p> <p>69. EXPECTS that the completion of the Trans-European Transport Network (TEN-T) core network by 2030, the widespread deployment of the European Rail Traffic Management System (ERTMS) all over Europe, both trackside and on-board, accompanied by decommissioning legacy signalling systems, and the further harmonisation of technical and operational requirements will lead to more efficient, less costly and better integrated rail transport, thus enabling the continued growth of rail freight; EXPECTS rail freight to be further boosted by the</p>
--	---



<p>and the routes of the rail freight corridors in accordance with market requirements and customer needs, and ENCOURAGES strengthening the functioning of the rail freight corridors in a coordinated way focussing on the review and improvement of performance using harmonised key performance indicators, and on bundling all actors in the suppl chain;</p> <p>V. Networks and investment</p> <p>30. NOTES the fact that the TEN-T network has been extremely important for developing a coherent high-capacity interoperable rail network across the Union, and also for connecting it to ports, airports and</p>	<p>coordinated deployment of new innovations, in particular digital automated couplings and automatic train operations;</p> <p>70. As regards the European Green Deal²⁰, in which the European Commission lists rail freight as a top priority, EXPECTS that this initiative will build on all the experience gained and the best practice already developed through the rail freight corridors, while also fostering innovation, not only in new technologies and digitalisation, but also in business models and operational concepts in order to achieve a more integrated operating network for competitive rail freight;</p>
---	--

²⁰ COM(2019)640 final, ST 15051/19 + ADD 1.



<p>road and inland waterway terminals. Although it has not been able to singlehandedly overcome the large asymmetries in rail network coverage and density, through the Connecting Europe Facility and other EU financing instruments the TEN-T network has allowed many Member States with smaller investment capacities to steadily, albeit slowly, upgrade their networks;</p> <p>31. BEARING IN MIND the political aim of a climate-neutral economy, ACKNOWLEDGES that national budgets in many Member States remain strained from the previous economic crisis and the current one related to the pandemic, and that public investment</p>	<p>71. NOTES that the Union rail network for competitive freight, formed by the rail freight corridors, has proven to be very effective in developing concerted actions and common measures among stakeholders in charge of operations, whilst facilitating, amongst other things, the enhancement of rail freight's resilience in the event of major crises and the implementation of necessary contingency measures;</p> <p>72. RECOGNISING the work already accomplished by the rail freight corridors, WELCOMES the Member States' commitment to continue their cooperation with the European Commission and the coordinators of the TEN-T core network</p>
---	---



<p>in transport has remained barely at the level required to ensure maintenance;</p> <p>32. STRESSES that the rail sector will need to make the best possible use of EU financing instruments. Railway transport infrastructure has been identified as the segment most in need of investment to finalise the TEN-T network and modernise the existing network. CALLS on Member States, accordingly, to use the resources being made available by the Recovery and Resilience Facility and the Multiannual Financial Framework 2021-27 to enhance the competitiveness of the rail sector and support related investment in rail infrastructure;</p>	<p>corridors, UNDERLINES the importance of developing further infrastructure capacity and the routes of the rail freight corridors in accordance with market requirements and customer needs, and ENCOURAGES strengthening the functioning of the rail freight corridors in a coordinated way focussing on the review and improvement of performance using harmonised key performance indicators, and on bundling all actors in the suppl chain;</p> <p>V. Networks and investment</p> <p>73. NOTES the fact that the TEN-T network has been extremely important for developing a coherent high-capacity interoperable rail network across the Union, and also for connecting</p>
---	--



<p>33. UNDERLINES that systemic integration with other transport modes, including maritime, inland waterways, air transport and road transport, is essential to keep territories connected and achieve the modal shift. As a result, an increase in inter-modal transfer opportunities, enlargement of the capacity of existing transfer and transhipment facilities, and better intermodal traffic management are necessary;</p>	<p>it to ports, airports and road and inland waterway terminals. Although it has not been able to singlehandedly overcome the large asymmetries in rail network coverage and density, through the Connecting Europe Facility and other EU financing instruments the TEN-T network has allowed many Member States with smaller investment capacities to steadily, albeit slowly, upgrade their networks;</p>
<p>34. RECOGNISES that major investment is required in rolling stock, so as to make use of innovations, upgrade to new technical specifications, increase flexibility, safety and comfort, and diversify the service offer;</p>	<p>74. BEARING IN MIND the political aim of a climate-neutral economy, ACKNOWLEDGES that national budgets in many Member States remain strained from the previous economic crisis and the current one related to the pandemic, and that public investment</p>



<p>35. CALLS on the Commission to study and propose, as a matter of priority, European-level schemes to support rail operators , while also reviewing the rules for financial support offered by Member States with a view to their simplification.</p>	<p>in transport has remained barely at the level required to ensure maintenance;</p> <p>75. STRESSES that the rail sector will need to make the best possible use of EU financing instruments. Railway transport infrastructure has been identified as the segment most in need of investment to finalise the TEN-T network and modernise the existing network.</p> <p>CALLS on Member States, accordingly, to use the resources being made available by the Recovery and Resilience Facility and the Multiannual Financial Framework 2021-27 to enhance the competitiveness of the rail sector and support related investment in rail infrastructure and to use the funding to make rail</p>
---	--



	<p>infrastructure accessible for all;</p> <p>76. UNDERLINES that systemic integration with other transport modes, including maritime, inland waterways, air transport and road transport, is essential to keep territories connected and achieve the modal shift. As a result, an increase in intermodal transfer opportunities, enlargement of the capacity of existing transfer and transshipment facilities, and better intermodal traffic management are necessary;</p> <p>77. RECOGNISES that major investment is required in rolling stock, so as to make use of innovations, upgrade to new technical specifications, increase flexibility, accessibility, safety</p>
--	--



	<p>and comfort, and diversify the service offer;</p> <p>78. CALLS on the Commission to study and propose, as a matter of priority, European-level schemes to support rail operators , while also reviewing the rules for financial support offered by Member States with a view to their simplification and to propose new and revise existing legislation to ensure rail transport becomes more accessible for persons with disabilities so that all passengers can make a sustainable transport choice.</p>
--	---

DSB

DSB byder velkommen, at Rådet ønsker at styrke den internationale jernbanetransport.



Det fremgår i afsnit 13 i rådskonklusionerne, at jernbanetransport kun er ansvarlig for 0,4 % af CO₂-emissionerne i transportsektoren. På trods heraf har den internationale jernbanepassagertransport kun en markedsandel på 8%.

DSB er enig i, at et modalt skift til jernbanen vil være en effektiv måde til at dekarbonisere transportsektoren. For at kunne tiltrække flere passagerer til jernbanen skal der være en veludbygget infrastruktur samt gode forbindelser mellem de europæiske byer. Endvidere skal det gøres nemmere for kunderne at købe billetter til internationale togrejser.

I afsnit 18 fremgår det, at jernbanetransport er en af de sektorer, som har været hårdest ramt af Covid-19 krisen. I forlængelse heraf fremgår det i afsnit 19, at statsintervention i mange sammenhænge har forhindret jernbanesystemet i at kollapse.

Covid-19 krisen har vist, at de europæiske statsstøtteregele ikke er tilstrækkeligt fleksible til, at medlemsstaterne kan understøtte jernbaneoperatørerne. DSB foreslår, at følgende afsnit indsættes som et nyt afsnit 19a i rådskonklusionerne:

”Considers that the provisions of the Temporary Framework for State aid needs to be adapted to the specificities of the railway sector to serve as the basis for the necessary adequate support to rail companies to mitigate the impact of the COVID-19 pandemic; URGES the Commission to allow for more flexibility and to give Member States new indications as to how to support the railway sector in compliance with EU law to ensure its recovery.”.

I forlængelse heraf støtter DSB, at Kommissionen i punkt 35 opfordres til at afdække og foreslå nye europæiske støtteordninger, som kan understøtte jernbanesektoren.

Det fremgår i afsnit 34, at der er behov for betydelige investeringer i rullende materiel. Dette med henblik på at øge komforten, sikkerheden og servicen overfor kunderne. DSB foreslår, at det fremgår i rådskonklusionerne, at der er behov for at øge de private investeringer i togmateriel. Det kan ske ved, at medlemsstaterne tiltræder Luxembourg protokollen. Formålet med protokollen er, at der etableres et juridisk regime for anerkendelsen og håndhævelsen af sikkerhedsrettigheder i rullende togmateriel. Protokollen indebærer, at ejerskabet af rullende jernbanemateriel registreres i en database.

En større tilslutning til protokollen kan bidrage til følgende:



- Konflikter vedr. ejerskab af tog kan undgås, da det i databasen fremgår, hvem som ejer hvilke tog – hvilket giver fleksibilitet i anvendelsen af tog, bl.a. ved andre operatører.
- Materiel kan anvendes i andre lande med fuld respekt af ejerskab (vurderes positivt af långivere).
- Det er vurderingen, at det vil tiltrække flere långivere til finansiering af nyt jernbanemateriel, da ejerskabet af materiellet er fastslået i databasen især i forbindelse med leasing, eller hvor der skal registreres pant.

På baggrund af ovenstående foreslår DSB, at følgende tekstafsnit tilføjes afsnit 34 i rådskonklusionerne:

”RECOGNISES also that, given strained public budgets, financial investment is also urgently needed from the private sector and URGES Member States to move forward expeditiously adopting international agreements and treaties such as the Luxembourg Rail Protocol in order to facilitate such investment”.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring vedr. formandskabets udkast til rådskonklusioner om henholdsvis Kommissionens mobilitetsstrategi samt fremme af jernbanetransport i fremtidens bæredygtige mobilitet.

ES noterer og anerkender, at det primære fokus i denne sag ligger på jernbanetransport (Draft Council conclusions on ”Putting Rail at the Forefront of Smart and Sustainable Mobility”).

ES bemærker, at luftfart praktisk talt ikke nævnes i ”Draft Council conclusions on the ”Sustainable and Smart Mobility Strategy”.

ES finder, at man i et forholdsvis generelt konklusionsdokument bør give mere plads til også de øvrige transportformer, som landevej, søtransport og luftfart.

Hvis dette ikke er meningen, må man ændre emne til alene at omhandle jernbanetransport.

Det må herefter forventes, at tilsvarende strategier for landevej, søtransport og luftfart udarbejdes med skyldig hensyn til vigtigheden af disse transportformer.

ITD



ITD har ikke bemærkninger til de dele af udkastet til Rådskonklusioner, der omhandler persontransport.

Til de dele af erklæringen, der omhandler godstransport, er det ITD's klare holdning, at der i udkastet til Rådskonklusioner endnu engang anlægges et alt for entydigt fokus på overflytning af gods fra vej til bane.

Denne strategi har været forfulgt i EU-regi siden starten af 1990'erne, er der blevet investeret flere 100 milliarder euro i en styrkelse af jernbanen og i at sikre et modalskifte. Det er bl.a. sket under Marco Polo-programmet, Shift2Rail ligesom langt størsteparten af CEF-midlerne har været allokeret til jernbanen.

Det har formentlig været den dyreste og mindst effektive løsning til at sikre mere bæredygtig transport i EU, da resultatet blot har været, at transport ad vej i dag står for en større andel af transporten i EU. Over tre fjerdele af alt transport inden for EU foregår i dag ad vej.

En af de primære årsager til, at det er gået så galt, er, at man alt for længe har set de forskellige transportformer som værende i konkurrence med hinanden i stedet for at fokusere på dem som dele af et samlet system, der skal spille sammen.

Hertil skal der lægges en manglende evne og vilje til at erkende, at lastbiltransport i mange tilfælde er bedst, og at det især er på de lange internationale ture, at der er et potentiale for at flytte transport væk fra vejene.

Helt grundlæggende bør EU's transportpolitik handle om at få skabt et velfungerende transportsystem. I et velfungerende transportsystem vil transporten automatisk flytte derhen, hvor det giver bedst mening, og et velfungerende transportsystem vil kunne styrke både bane-, sø- og vejtransport samtidig med at effektiviteten øges.

Da man ikke kan bygge jernbaner ved alle havne, terminale og virksomheder er man nødt til at forstå, at en styrkelse af jernbanetransporten også forudsætter en styrkelse af vejinfrastrukturen, så lastbiler nemt kan få adgang til havne/terminaler.

Havde EU investeret bare en brøkdel af de midler, som man har investeret i jernbanen i en omstilling af vejgodstransporten, ville EU være langt tættere på at indfri sine klimamæssige målsætninger.



Det vil derfor være i overensstemmelse med regeringens ambition om, at EU's budget ikke må stige, at man får stoppet den forfejlede strategi med et ensidigt fokus på jernbanegods.

Her er det vigtigt at bemærke, at den grønne omstilling af vejgods-transporten allerede er påbegyndt på trods af manglende investeringer. Dette er fortsat i sin indledende fase grundet de veldokumenterede udfordringer med omstillingen af tunge køretøjer, men forventningen er, at overgangen fra anvendelse af fossile brændstoffer til alternative drivmidler tager til de kommende år som følge af den teknologiske udvikling – i særdeleshed hvis det understøttes aktivt af politiske tiltag både nationalt og europæisk. Det betyder, at de klimamæssige fordele ved at anvende bane frem for vej gradvist udlignes.

Dermed er det for alvor tid til et opgør med den ensidige forståelse af jernbanetransport som mere grøn end fx vejtransport. Dette underbygges af særberetningen fra Den Europæiske Revisionsret ”Transportinfrastrukturer i EU: Megaprojekter bør gennemføres hurtigere, så deres effekt på transportnettet kan leveres rettidigt”²¹. I særberetningen peges der på, at jernbaneprojekter i virkeligheden ikke er så grønne, som de bliver beregnet til, fordi man i beregningerne underestimerer CO₂-udledningerne i anlægsfasen og overestimerer potentialet for modalskift.

ITD håber derfor, at man fra dansk side vil arbejde for, at rådskonklusionerne vil blive mere balanceret og i højere grad fokusere på, at det samlede transportsystem skal være velfungerende i stedet for entydigt at fokusere på jernbanetransport.

DI

DI Transport har modtaget ovennævnte udkast til Rådskonklusioner i høring med svarfrist den 28. april 2021.

DI Transport har følgende bemærkninger: Udkastet til Rådskonklusionerne er balanceret og DI Transport kan støtte formandskabets tekster. Konklusionerne har et fornuftigt sigte på en række værktøjer til fremme af den grønne omstilling.

²¹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_DA.pdf



Transportsektoren skal undergå en grøn omstilling, hvis drivhusgasemissionerne skal reduceres inden for transport med 90% inden 2050 som beskrevet i den europæiske grønne aftale. Det er derfor nødvendigt med en ambitiøs mobilitetsstrategi.

Strategien opstiller ambitiøse vækstmål for bæredygtig transport, og giver jernbanen en vigtig rolle, hvilket DI Transport også kan støtte.

Vi sætter endvidere pris på, at strategien tager højde for erfaringerne fra Covid-19-pandemien og den fremtidige modstandsdygtighed i transportsektoren.

Derudover er vi enige i, at der er behovet for investeringer i Europas jernbaneinfrastruktur for at nå strategiens mål om at færdiggøre det transeuropæiske transportnet TEN-T.

Hvis man vil fremme den internationale jernbanedrift må man desuden søge at fjerne de hindringer for smidig grænseoverskridende transport, som endnu eksisterer mellem EU's medlemsstater.

Da strategien er temmelig generel, og indeholder mange individuelle initiativer, der først for nylig er annonceret, vil vi vurdere dem, når Europa-Kommissionen foreslår specifikke foranstaltninger.

DTL

Vi noterer, at jernbanen allerede har en forholdsvis høj markedsandel i international godstransport i EU, ”19% of freight transport across Europe”, hvilket er en naturlig følge af, at banen har sin styrke på lange afstande, og hvor det er muligt at konsolidere større mængder af gods, som ikke er tidskritisk.

Vi noterer med tilfredshed, at der i tilknytning til TEN-T lægges vægt på forbindelserne og knudepunkterne mellem vej, bane, sø, vandveje og luft. Ikke mindst gods på jernbane er stærkt afhængig af gode og effektive forbindelser til vejnettet i dør-til-dør transporter.

Samtidig må vi advare om, at en dogmatisk tilgang til ”modal shift” ikke er fornuftig eller realistisk, og kan risikere at føre til unødigt høje omkostninger, for ringe effektivt – herunder for målene om mindre klimabelastning, og ikke mindst skuffede forventninger, når det vil vise sig, at målene ikke med fornuft eller rimelighed kan indfries.



Her må det også bemærkes, at banerne har vist en bemærkelsesværdig manglende evne til at øge markedsandel inden for gods-transport i de senere år, på trods af massiv offentlig støtte og subsidier. Derfor er en 'modal shift' tilgang, hverken realistisk eller fremmende for at nå EU's klimamål.

Opgaven med at fremme den grønne omstilling i transportsektoren er en opgave for alle transportaktører. Derfor advarer vi også mod et ensidigt fokus på 'modal shift' og opfordrer i stedet til, at Rådet støtter en tilgang med fokus på 'modal cooperation'.

I forhold til gods på jernbane skal vi pege på det vigtige i at holde fast i en prioritering af godstrafik over for passagertrafik på banen i de såkaldte, "rail freight corridors", ligesom det er vigtigt at holde "market requirements and customer needs" for øje.

Det bemærkes at gods og passagerer ikke er egnede til de samme transporter ift. til hastighed og antal stop. Derfor har tendensen været, at passagerer transporten har fået forrang i kampen om de samme jernbanespor.

Forbrugerrådet TÆNK

Det er særdeles positivt, at formandsskabet har lavet udkast til rådskonklusioner på baggrund af den vifte af initiativer, der i øjeblikket finder sted for at styrke jernbanen i fremtidens bæredygtige, europæiske mobilitet. EU bør styrke indsatsen for at gøre toget til et grønt og attraktivt alternativ til flyet og bilen på rejser i Europa – og Danmark bør tage aktivt del i dette i arbejdet i EU.

Styrk jernbanenetværket i Europa:

Det er positivt, at udkastet slår fast, at en overflytning af passagerer og gods til jernbanen spiller en afgørende rolle i at mindske CO₂-udledningen fra transporten – samt at der er brug for at styrke jernbanenetværket og servicen i overensstemmelse med kundernes behov for at få denne overflytning til at ske. Dette kræver en indsats både fra jernbaneselskaberne og fra politisk side på nationalt og europæisk plan. Det er derfor positivt, at udkastet understreger, at der er behov for investeringer fra blandt andet medlemsstaterne i at styrke jernbanenettet mellem de europæiske byer, blandt andet for at styrke TEN-T-netværket. Passagererne skal opleve, at toget er attraktivt, både når det gælder rejsetid og punktlighed på rejser i Europa.



Det er ligeledes positivt, at det understreges, at der er brug for at investere i rullende materiel for at styrke fleksibilitet, sikkerhed og komfort. Det bør i denne forbindelse undersøges, om det er muligt at investere i en pulje af fælles nattogsvogne, som kan være omkostningstunge at investere i for de enkelte togselskaber.

Indsatsen for at koordinere køreplaner og etablere afgang på tværs af grænser bør desuden styrkes, herunder arbejdet på at (gen)etablere nattog. I forlængelse af dette bør der arbejdes på at give passagerne en langt mere sammenhængende serviceoplevelse, når det gælder information, billetter, kundeservice og passagerrettigheder.

Styrk togpassagerernes rettigheder:

I både kommissionens mobilitetsstrategi og i IPR-plattformens arbejde er styrkede passagerrettigheder nævnt som væsentlige indsatsområder. Dette mangler i formandsskabets udkast til rådskonklusioner. Stærke passagerrettigheder spiller en afgørende rolle i at styrke tilliden til jernbanen, særligt i tilfælde af forsinkelser og aflysninger. Rådet bør sammen med EU-kommissionen og medlemsstaterne sørge for en forbrugervenlig implementering af den kommende, reviderede udgave af jernbanepassagerrettighedsforordningen, herunder sørge for at styrke kendskabet til rettighederne blandt passagererne og gøre det nemmere at få dem opfyldt. Implementeringen bør desuden styrke adgangen til at få sin rejse på én samlet billet, skabe større beskyttelse ved mistede togforbindelser samt begrænse den kommende force majeure-bestemmelse mest muligt.

Gør det nemmere at købe billet til den internationale togrejse:

Det er positivt, at udkastet nævner behovet for bedre at kunne planlægge og købe billet til den samlede rejse som et element i at styrke passagertogstrafikken. Mange passagerer oplever i dag, at det er en jungle at finde en samlet billet – og i særdeleshed den billigste billet – på togrejser i Europa. Tal fra Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk viser, at hver syvende blandt de danskere, der gerne vil bruge toget mere i stedet for fly og bil på europæiske ferierejser, peger på, at nemmere booking-systemer kunne få dem til at gøre det.

Rådet bør sammen med kommissionen arbejde for konkrete lovændringer på området. Blandt andet bør det være obligatorisk at dele såvel statiske som dynamiske data for togoperatører, både når det gælder køreplaner, priser og billetter. På samme måde



skal billetter gøres tilgængelige til salg for tredjepart i et åbent dataformat. Både Forbrugerrådet Tænk og BEUC har tidligere foreslået, at dette blandt andet kan ske ved at revidere den delegerede forordning 1926/2017 om multimodale rejseinformationstjenester, som Kommissionen også peger på i sin mobilitetsstrategi.

I arbejdet for at styrke de lovgivningsmæssige rammer for at udvikle multimodale billet- og mobilitetsservices er det vigtigt, at der er fokus på høj forbrugerbeskyttelse - herunder at forbrugerne har samme passagerrettigheder og klageadgang, uanset om de køber en billet direkte hos en transportvirksomhed eller hos en tredjepart.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Udkastet til rådskonklusioner er generelt blevet positivt modtaget af de øvrige medlemslande. Især i lyset af det politiske arbejde der er fortaget på jernbaneområdet under forrige formandskaber mener flere medlemsstater, at timingen og konteksten er givtigt for rådskonklusionernes vedtagelse.

Enkelte lande betonedede, i lighed med Danmark, at modalskifte til jernbane ikke altid er den mest effektive løsning, mens en række lande ønsker at fastholde tekstens tilgang, om at modalskifte til jernbanen er det mest effektive redskab til dekarbonisering af transportsektoren.

Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter overordnet rådskonklusionerne, og er enige i at jernbanen spiller en afgørende rolle i transportsektoren og den grønne omstilling.

Danmark er fortsat et af de europæiske lande der er længst fremme med at implementere det fælleseuropæiske signalsystem ERTMS på jernbanen. ERTMS samt elektrificeringen af den danske jernbane vil bidrage til at facilitere jernbanetransport på tværs af de europæiske grænser. Danmark investerer også massivt i udbygningen af jernbanen, herunder ikke mindst i de europæiske jernbanekorridorer der går i gennem Danmark.

Regeringen mener dog også, at det er vigtigt ikke at tro at transportsektorens problemer, herunder ikke mindst klima og trængsel på vejene, kan løses alene gennem et modalskifte fra vej til jernbane. Hvis transportsektorens klimaudledning skal håndteres – og det skal den – så skal der ske en reduktion i vejtransportens CO₂-



udledninger gennem elektrificering. Det er derfor afgørende at der etableres den rette ladeinfrastruktur og skiftet til elbiler fortsat understøttes.

Herudover mener regeringen at den omfattende regulering af jernbanesektoren, herunder ikke mindst på europæisk plan, kan udgøre en selvstændig udfordring for jernbanesektorens konkurrenceevne. Reguleringen er blandt andet medvirkende til at jernbaner er betydeligt dyrere at anlægge og vedligeholde end veje. Regeringen mener derfor, at kommissionen bør undersøge muligheden for forsimpning af lovgivning inden for jernbanesektoren.

Slutligt mener regeringen heller ikke, at rådskonklusionerne bør diktere medlemslandenes nærmere brug af midler under den flerårige finansielle ramme for 2021-2017 (MFF) henholdsvis genopretningsfonden, idet det er op til medlemsstaterne selv at bestemme benyttelsen af sådanne midler inden for de aftalte rammer af MFF'en samt genopretningsplanerne.

Tidligere forelæggelse for Folketinges Europaudvalg

Udkastet til rådskonklusioner har ikke tidligere været forlagt Folketingets Europaudvalg.



5. Rådskonklusioner om Kommissionens Strategi for Smart og Bæredygtig Mobilitet

Nyt notat

KOM nr. foreligger ikke.

Resumé

Det portugisiske formandskab har den 21. april 2021 fremsat et forslag til rådskonklusioner om mobilitetsstrategien.

Rådskonklusionerne angiver overordnet Rådets holdning til Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet.

Rådskonklusionerne har ikke lovgivningsmæssige, finansielle, økonomiske eller øvrige konsekvenser.

Regeringen er overordnet set positivt indstillet over for rådskonklusionerne. Regeringen ser dog gerne en mere ambitiøs tilgang i forhold til dagsordenen om udfasning af benzin- og dieslbiler, samt større fokus på udrulning af infrastruktur for alternative brændstoffer. Herudover vil regeringen lægge op til, at der også sættes fokus på de afledte effekter på miljø, herunder særligt luftforurening og støj.

Baggrund

Det portugisiske formandskab har fremsat et udkast til rådskonklusioner om mobilitetsstrategien den 19. april 2021.

Rådskonklusioner er sat på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 3. juni 2021 med henblik på vedtagelse.

Rådskonklusionerne er udarbejdet som respons på Kommissionens strategi om bæredygtig og intelligent mobilitet (mobilitetsstrategien)²², som blev fremsat den 9. december 2020.

Kommissionens mobilitetsstrategi lægger op til at gøre europæisk transport mere bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig.

²² KOM (2020) 789 – Meddelelse fra Kommissionen om Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden



Formål og indhold

Med rådskonklusionerne lægger det portugisiske formandskab generelt op til at støtte Kommissionens vision om at gøre europæisk transport mere bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig.

Bæredygtig transport

Rådskonklusionerne nævner, at alle transportformer bør bidrage til en væsentlig reduktion af transportsektorens emissioner for at nå målet om et klimaneutralt EU inden 2050, og opfordrer samtidig Kommissionen til at vurdere, hvordan transportformerne bedst kan bidrage til at nå 2030-målene for klima, forurening, bæredygtige levevilkår og biodiversitet.

Der sættes herunder fokus på mobilitet i byerne og vigtigheden af at fremme rene og aktive transportformer, kollektiv trafik m.v.

Det fremgår endvidere, at alle medlemslande skal bidrage til at nå målene, men at der dog skal tages hensyn til medlemslandenes forskellige udgangspunkter og specifikke nationale forhold.

Et af tiltagene for at opfylde klimamålene er et skift til nulemissionskøretøjer og flåder. I den forbindelse fremhæves behovet for forudsigelighed for alle interessenter, revision af EU-retsakter for at fremme køretøjer og skibe, som anvender alternative brændstoffer, samt en omfattende udrulning af infrastruktur, der understøtter nulemissionskøretøjer.

Intelligent transport

Rådskonklusionerne lægger vægt på, at digitalisering og innovation inden for grønne teknologier skal fremmes for at skabe et integreret multimodalt transportnetværk.

Rådskonklusionerne understreger vigtigheden af at fremme brugen af offentlig transport og nye mobilitetstjenester, multimodalitet og bæredygtige transportformer.

Rådskonklusionerne opfordrer herudover Kommissionen til at fremsætte et forslag om et EU-datarum for mobilitet, som skal sikre adgang til og interoperabilitet med data for at forbedre en effektiv transport. Samtidig skal udviklingen af intelligente transportsystemer fortsat baseres på et bredt sæt af kommunikationsteknologier, tjenester og infrastruktur.

Modstandsdygtig transport



Det fremgår af rådskonklusionerne, at COVID-19-krisen åbner for en mulighed til at fremskynde en bæredygtig omstilling af transportsektoren.

Det bemærkes samtidig, at det er vigtigt at genoprette tilliden til og modstandsdygtigheden af transportsektoren, herunder også for den kollektiv trafik for at fremskynde dens bæredygtige omstilling og modernisering.

Rådskonklusionerne opfordrer Kommissionen til at udarbejde en beredskabsplan for transportsektoren for bedre at imødegå fremtidige pandemier og kriser.

Tværgående

Det fremgår videre, at det er vigtigt at realisere det fælles europæiske transportområde samt at færdiggøre det transeuropæiske transportnet for at sikre bæredygtig, multimodal, intelligent og robust mobilitet.

Vigtigheden af lige adgang til højeffektiv mobilitet på tværs af køn og social baggrund understreges.

Der er behov for EU-finansiering på både nationalt, regionalt og lokalt niveau og private investeringer for at imødekomme det betydelige investeringsbehov som følge af en øget intelligent og bæredygtig ambition på tværs af forskellige transportformer.

Til sidst opfordrer rådskonklusionerne Kommissionen til løbende at vurdere, om de politiske tiltag, som foreslås i strategien, er tilstrækkelige til at realisere vision.

Europaparlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig om rådskonklusioner.

Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

Gældende dansk ret

Ikke relevant.



Konsekvenser

Udkastet til rådskonklusionerne har ikke lovgivningsmæssige, økonomiske eller øvrige konsekvenser.

Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 21. april 2021.

Der er indkommet høringssvar fra følgende interessenter:

Dansk Industri (DI) Transport

DI Transport har følgende bemærkninger: Udkastet til Rådskonklusionerne er balanceret og DI Transport kan støtte formandskabets tekster. Konklusionerne har et fornuftigt sigte på en række værktøjer til fremme af den grønne omstilling.

Transportsektoren skal undergå en grøn omstilling, hvis drivhusgasemissionerne skal reduceres inden for transport med 90% inden 2050 som beskrevet i den europæiske grønne aftale. Det er derfor nødvendigt med en ambitiøs mobilitetsstrategi.

Strategien opstiller ambitiøse vækst mål for bæredygtig transport, og giver jernbanen en vigtig rolle, hvilket DI Transport også kan støtte.

Vi sætter endvidere pris på, at strategien tager højde for erfaringerne fra Covid-19-pandemien og den fremtidige modstandsdygtighed i transportsektoren.

Derudover er vi enige i, at der er behovet for investeringer i Europas jernbaneinfrastruktur for at nå strategiens mål om at færdiggøre det transeuropæiske transportnet TEN-T.

Hvis man vil fremme den internationale jernbanedrift må man desuden søge at fjerne de hindringer for smidig grænseoverskridende transport, som endnu eksisterer mellem EU's medlemsstater.

Da strategien er temmelig generel, og indeholder mange individuelle initiativer, der først for nylig er annonceret, vil vi vurdere dem, når Europa-Kommissionen foreslår specifikke foranstaltninger.



Danske Handicaporganisationer (DH)

DH har følgende bemærkninger:

Overordnet er vi positive over for strategien. Vi ser især positivt på kravet om, at al ny lovgivning skal overholde EU's nye handicapstrategi, da det vil hjælpe med at implementere art. 9 i FN's Handicapkonvention i EU-lovgivning. Strategien mangler imidlertid konkrete mål og milepæle for tilgængelighed til transport. Derfor håber vi, at Rådskonklusioner kan hjælpe med at omsætte disse ambitioner til handlinger for at sikre, at tilgængelighed for personer med handicap forstås som et centralt spørgsmål om bæredygtighed.

DH har følgende konkrete kommentarer:

<i>Draft</i> COUNCIL CONCLUSIONS on the Sustainable and Smart Mobility Strategy	<i>Draft</i> COUNCIL CONCLUSIONS on the Sustainable and Smart Mobility Strategy
HAVING REGARD TO:	HAVING REGARD TO:
<ul style="list-style-type: none">- The European Council conclusions of December 2019 and December 2020;- The Council Conclusions on policy considerations for a pandemic and other major crisis contingency plan for the European freight transport sector²³;- The Council Conclusions on Compliance with the necessary hygiene and infection control measures to ensure cross-border collective passenger transport²⁴;	<ul style="list-style-type: none">- The European Council conclusions of December 2019 and December 2020;- The Council Conclusions on policy considerations for a pandemic and other major crisis contingency plan for the European freight transport sector³¹;- The Council Conclusions on Compliance with the necessary hygiene and infection control measures to

²³ ST 12088/20.

²⁴ ST 9699/20.

³¹ ST 12088/20.



<ul style="list-style-type: none">- The Council Conclusions on the progress of implementation of the Trans-European Transport Network (TEN-T) and the Connecting Europe Facility (CEF) for transport;²⁵- The Council Conclusions on "Priorities for the EU's maritime transport policy until 2020: Competitiveness, Decarbonisation, Digitalisation to ensure global connectivity, an efficient internal market and a world-class maritime cluster";²⁶- The Council Conclusions on the digitalisation of transport;²⁷- The Council Conclusions on "EU Waterborne Transport Sector – Future Outlook": Towards a carbon-neutral, zero accidents, automated and competitive EU Waterborne Transport Sector"²⁸.- The Council Conclusions "Towards a hydrogen market for Europe"²⁹- <i>[forthcoming Council conclusions on rail]</i>	<ul style="list-style-type: none">- ensure cross-border collective passenger transport³²;- The Council Conclusions on the progress of implementation of the Trans-European Transport Network (TEN-T) and the Connecting Europe Facility (CEF) for transport;³³- The Council Conclusions on "Priorities for the EU's maritime transport policy until 2020: Competitiveness, Decarbonisation, Digitalisation to ensure global connectivity, an efficient internal market and a world-class maritime cluster";³⁴- The Council Conclusions on the digitalisation of transport;³⁵- The Council Conclusions on "EU Waterborne Transport Sector – Future Outlook": Towards a carbon-neutral, zero accidents, automated and competitive EU Waterborne Transport Sector"³⁶.- The Council Conclusions "Towards a hydrogen market for Europe"³⁷
---	---

²⁵ ST 15425/17.

²⁶ ST 9976/17.

²⁷ ST 15431/17.

²⁸ ST 8648/20.

²⁹ ST 13976/20.

³² ST 9699/20.

³³ ST 15425/17.

³⁴ ST 9976/17.

³⁵ ST 15431/17.

³⁶ ST 8648/20.

³⁷ ST 13976/20.



<p>THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION:</p> <p>1. WELCOMES the presentation by the Commission of the Sustainable and Smart Mobility Strategy³⁰, which proposes a medium-to long-run vision for a more environment- and climate-friendly, digitised, resilient and competitive transport and mobility system.</p> <p>2. SUPPORTS its vision to make European transport more sustainable, intelligent and resilient, and to ensure a major contribution of transport to meeting the objective of a climate-neutral EU by 2050 in line with the objectives of the Paris Agreement, as well as the interim binding target of a net domestic reduction of at least 55% in greenhouse gas (GHG) emissions in the EU by 2030 compared to 1990.</p> <p>3. CONSIDERS that all transport modes should contribute to a substantial reduction in the transport sector's emissions by 2050 in a way that preserves their competitiveness and</p>	<p>– <i>[[forthcoming Council conclusions on rail]]</i></p> <p>THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION:</p> <p>15. WELCOMES the presentation by the Commission of the Sustainable and Smart Mobility Strategy³⁸, which proposes a medium-to long-run vision for a more environment- and climate-friendly, digitised, resilient and competitive transport and mobility system.</p> <p>16. SUPPORTS its vision to make European transport more sustainable, intelligent and resilient, and to ensure a major contribution of transport to meeting the objective of a climate-neutral EU by 2050 in line with the objectives of the Paris Agreement, as well as the interim binding target of a net domestic reduction of at least 55% in greenhouse gas (GHG) emissions in the EU by 2030 compared to 1990.</p> <p>17. CONSIDERS that all transport modes should</p>
--	---

³⁰ Communication from the Commission on Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future (ST 14012/20 + ADD 1).

³⁸ Communication from the Commission on Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future (ST 14012/20 + ADD 1).



<p>takes into account their emission reduction potential. In this context INVITES the Commission to assess how the measures envisaged in its Sustainable and Smart Mobility Strategy will ensure that transport modes can best contribute to the above-referred 2030 target, including by conducting an in-depth examination of the environmental, economic and social impact at Member State level.</p> <p>4. In addition, UNDERSTANDS that efforts to achieve emission reduction targets should be delivered collectively in the most cost-effective manner possible, with all Member States participating in those efforts, taking into account considerations of fairness and solidarity, and of Member States' different starting points and specific national circumstances, while leaving no one behind.</p> <p>5. With a view to reducing current dependence on fossil fuels, IS OF THE VIEW that a fast but balanced shift towards zero-emission vehicles and fleets, promoting predictability for all stakeholders, requires an update of the EU legislative framework to facilitate the placing on the market and uptake of vehicles and vessels using alternative propulsion systems (such as electricity or hydrogen), complemented</p>	<p>contribute to a substantial reduction in the transport sector's emissions by 2050 in a way that preserves their competitiveness and takes into account their emission reduction potential. In this context INVITES the Commission to assess how the measures envisaged in its Sustainable and Smart Mobility Strategy will ensure that transport modes can best contribute to the above-referred 2030 target, including by conducting an in-depth examination of the environmental, economic and social impact at Member State level.</p> <p>18. In addition, UNDERSTANDS that efforts to achieve emission reduction targets should be delivered collectively in the most cost-effective manner possible, with all Member States participating in those efforts, taking into account considerations of fairness and solidarity, and of Member States' different starting points and specific national circumstances, while leaving no one behind.</p> <p>19. With a view to reducing current dependence on fossil fuels, IS OF THE VIEW that a fast but balanced shift towards zero-emission vehicles and fleets, promoting predictability for all stakeholders, requires an update of the EU legislative framework to facilitate the placing on</p>
---	--



<p>by an extensive roll-out of infrastructure supporting zero-emission vehicles, including the deployment of recharging and refuelling points for alternative fuels. REMINDS in this context that low-emission solutions may provide effective solutions for the transition phase.</p> <p>6. STRESSES that digitalisation and promoting innovation in green technologies are the driving forces behind the long-term global competitiveness of the EU transport system, as they can improve efficiency, safety, security and comfort, and promote an integrated multimodal transport ecosystem, and in this context CALLS for taking up the approach identified in the Passau declaration “Smart Deal for Mobility - Shaping the mobility of the future with digitalisation - sustainable, safe, secure and efficient” of 29 October 2020 when developing transport and mobility policies; REMINDS that, in addition to the development and deployment of innovative climate-neutral technologies, achieving those goals also requires behavioural changes from the side of the users of the transport and mobility system.</p> <p>7. LOOKS FORWARD to the presentation by the Commission of the forthcoming Urban Mobility initiative and UNDERLINES in this</p>	<p>the market and uptake of vehicles and vessels using alternative propulsion systems (such as electricity or hydrogen), complemented by an extensive roll-out of infrastructure supporting zero-emission vehicles, including the deployment of recharging and refuelling points for alternative fuels. REMINDS in this context that low-emission solutions may provide effective solutions for the transition phase.</p> <p>20. STRESSES that digitalisation and promoting innovation in green technologies are the driving forces behind the long-term global competitiveness of the EU transport system, as they can improve efficiency, safety, security, <i>accessibility</i> and comfort, and promote an integrated multimodal transport ecosystem, and in this context CALLS for taking up the approach identified in the Passau declaration “Smart Deal for Mobility - Shaping the mobility of the future with digitalisation - sustainable, safe, secure and efficient” of 29 October 2020 when developing transport and mobility policies; REMINDS that, in addition to the development and deployment of innovative climate-neutral technologies, achieving those goals also requires behavioural changes from the side of the users of the transport and mobility system.</p>
---	--



<p>context the importance of promoting active mobility, the use of public transport and new mobility services, multimodality and sustainable modes of transport, as called for in the Graz Declaration on “Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe” of 30 October 2018. RECALLS in this context that collective transport was considerably affected by the COVID-19 crisis and that the policy response to the crisis should aim at restoring the confidence and reinforcing the resilience of public transport, accelerating its sustainable transformation and modernisation, while ensuring transport affordability.</p> <p>8. STRESSES that Co-operative Connected Automated Mobility (CCAM) should be developed and deployed in a manner that improves transport safety, reduces congestion and contributes to climate objectives.</p> <p>9. CALLS ON the swift presentation of a proposal on an EU mobility data space, which should ensure access to and interoperability of data for improved transport efficiency, and OBSERVES that the development of Intelligent Transport Systems should continue to be based on a broad set of electronic communication technologies (5G, ITS-G5), services</p>	<p>21. RECOGNIZES that those changes can only be achieved by making all transport modes accessible to persons with disabilities and persons with reduced mobility, who are currently not able to make sustainable choices because of limited accessibility especially of rail infrastructure and rolling stock.</p> <p>22. LOOKS FORWARD to the presentation by the Commission of the forthcoming Urban Mobility initiative and UNDERLINES in this context the importance of promoting active mobility, the use of public transport and new mobility services, multimodality and sustainable modes of transport, as called for in the Graz Declaration on “Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe” of 30 October 2018. RECALLS in this context that collective transport was considerably affected by the COVID-19 crisis and that the policy response to the crisis should aim at restoring the confidence and reinforcing the resilience of public transport, accelerating its sustainable transformation and modernisation and making it more accessible for all users, while ensuring transport affordability.</p> <p>23. STRESSES that Co-operative Connected Automated Mobility (CCAM) should be developed and</p>
--	---



<p>and infrastructure (such as Galileo and Egnos).</p> <p>10. REMINDS that completing the Single European Transport Area remains a cornerstone of European transport policy and STRESSES that a precondition to realising that goal and to achieving sustainable and smart sustainable transport and mobility is to have an up-to-date, multimodal high-performance transport infrastructure to help connect and integrate the Union and all its Member States and regions, including remote, outermost, insular, peripheral, mountainous and sparsely populated ones, with a view to improving the free movement of persons, goods and services. In this context RECALLS the importance of the completion of the trans-European transport network within the established timeframe and welcomes its further integration with urban nodes.</p> <p>11. REMINDS that the EU transport policy should promote availability, accessibility and affordability to all, as well as good social conditions in the sector, including by aiming to eliminate inequalities and to promote gender equality, as well as rights and equal opportunities for all, and EXPECTS that the</p>	<p>deployed in a manner that improves transport safety and accessibility, reduces congestion and contributes to climate objectives.</p> <p>24. CALLS ON the swift presentation of a proposal on an EU mobility data space, which should ensure access to and interoperability of data for improved transport efficiency, and OBSERVES that the development of Intelligent Transport Systems should continue to be based on a broad set of electronic communication technologies (5G, ITS-G5), services and infrastructure (such as Galileo and Egnos).</p> <p>25. REMINDS that completing the Single European Transport Area remains a cornerstone of European transport policy and STRESSES that a precondition to realising that goal and to achieving sustainable and smart sustainable transport and mobility is to have an up-to-date, multimodal high-performance transport infrastructure to help connect and integrate the Union and all its Member States and regions, including remote, outermost, insular, peripheral, mountainous and sparsely populated ones, with a view to improving the free movement of persons, goods and services. In this context RECALLS the importance of the</p>
---	--



<p>mainstreaming of these objectives be taken into account and promoted throughout the preparation, implementation and monitoring of transport policy measures.</p> <p>12. STRESSES that the economic response to the COVID-19 crisis offers the opportunity to accelerate the sustainable transformation and modernisation of the transport and mobility system, and INVITES the Commission to swiftly present the progress made in preparing a contingency plan for transport to better address pandemic and other major crises.</p> <p>13. TAKES NOTE of the Commission's estimate contained in its Sustainable and Smart Mobility Strategy for an overall financing gap of EUR 230 billion per year until 2030 to support the measures needed to achieve the vision for a more resilient, sustainable and smarter digital transport and mobility system. <u>UNDERLINES</u> that EU financing, as well as public funding at national, regional and local levels and private resources are crucial in addressing the significant investment needs stemming from an increased smart and sustainable ambition across modes. In this context WELCOMES the EIB Group's ongoing revision</p>	<p>completion of the trans-European transport network within the established timeframe and welcomes its further integration with urban nodes.</p> <p>26. REMINDS that the EU transport policy should promote availability, accessibility and affordability to all, as well as good social conditions in the sector, including by aiming to eliminate inequalities and to promote gender equality, as well as rights and equal opportunities for all, and EXPECTS that the mainstreaming of these objectives be taken into account and promoted throughout the preparation, implementation and monitoring of transport policy measures.</p> <p>27. STRESSES that the economic response to the COVID-19 crisis offers the opportunity to accelerate the sustainable transformation and modernisation of the transport and mobility system, and INVITES the Commission to swiftly present the progress made in preparing a contingency plan for transport to better address pandemic and other major crises.</p> <p>28. TAKES NOTE of the Commission's estimate contained in its Sustainable</p>
--	---



<p>of its financing policy for transport [<i>in the broader framework of the Climate Bank Roadmap 2021-2025</i>] and stresses the need to align it with the EU transport policy objectives.</p> <p>14. CALLS for the Commission to monitor on a regular basis whether the policy actions proposed in the Strategy are sufficient to the realisation of this vision, or if additional measures might be deemed necessary.</p>	<p>and Smart Mobility Strategy for an overall financing gap of EUR 230 billion per year until 2030 to support the measures needed to achieve the vision for a more resilient, sustainable, accessible, and smarter digital transport and mobility system. UNDERLINES that EU financing, as well as public funding at national, regional and local levels and private resources are crucial in addressing the significant investment needs stemming from an increased smart and sustainable ambition across modes. In this context WELCOMES the EIB Group's ongoing revision of its financing policy for transport [<i>in the broader framework of the Climate Bank Roadmap 2021-2025</i>] and stresses the need to align it with the EU transport policy objectives.</p> <p>29. CALLS for the Commission to monitor on a regular basis whether the policy actions proposed in the Strategy are sufficient to the realisation of this vision, or if additional measures might be deemed necessary.</p>
--	---

DSB

DSB foreslår, at det tydeliggøres i rådskonklusionerne, at jernbanetransport spiller en vigtig rolle i dekarboniseringen af transportsektoren. Nedenfor har DSB med rød skrift indsat forslag til tilføjelser i afsnit 3 i rådskonklusionerne:



CONSIDERS that all transport modes should contribute to a substantial reduction in the transport sector's emissions by 2050 in a way that preserves their competitiveness and takes into account their emission reduction potential. In this context INVITES the Commission to assess how the measures envisaged in its Sustainable and Smart Mobility Strategy will ensure **modal shift towards low carbon mobility and, in general**, that transport modes can best contribute to the above-referred 2030 target, including by conducting an in-depth examination of the environmental, economic and social impact at Member State level.

Nedenfor har DSB med rød skrift indsat forslag til mindre justeringer i rådskonklusionernes afsnit 6:

STRESSES that digitalisation and promoting innovation in green technologies are the driving forces behind the long-term global competitiveness of the EU transport system, as they can improve efficiency, safety, security and comfort, and promote an integrated multimodal transport ecosystem, and in this context CALLS for taking up the approach identified in the Passau declaration "Smart Deal for Mobility - Shaping the mobility of the future with digitalisation - sustainable, safe, secure and efficient" of 29 October 2020 when developing transport and mobility policies; REMINDS that, in addition to the development and deployment of innovative climate-neutral technologies, achieving those goals also requires behavioural changes from the side of **transport users of the transport and mobility system towards low carbon mobility**.

DTL

Den grønne omstilling af hele transportsektoren og målet om at udbrede transportmidler med nulemission er vigtigt for at nå EU's klimamål frem mod 2030 og målet om teknologineutralitet i 2050.

Men vejen dertil er stadig ganske lang, og der er behov for pragmatisme på den korte og mellemlange bane. Udbredelsen af grøn infrastruktur og tunge nulemissions-køretøjer til konkurrencedygtig pris er stadig på et meget tidligt stadie. Derfor er det afgørende, at man også ser på den rolle som konventionelle brændstoffer spiller i den grønne omstilling, sammen med andre brændstoffer på længere sigt, såsom Power-to -X.

Nye grønne løsninger skal være overkommelige, praktiske og kommercielt bæredygtige for at transportoperatører kan foretage langsigtede investeringer. Derfor er der brug for økonomiske incita-



menter for at investere i grønnere køretøjer. I dag koster en eldre-ven lastbil stadig mere end dobbelt så meget, som prisen en lastbil, der kører på fossile brændstoffer.

Overordnet bemærker vi, at Rådet har taget en konstruktiv og pragmatisk tilgang med velafbalancerede bemærkninger i rådskonklusionerne.

DTL noterer, at der fx lægges vægt på ”fast but balanced shift towards zero-emission vehicles and fleets, promoting predictability for all stakeholders” og på behovet for ”an extensive roll-out of infrastructure supporting zero-emission vehicles, including the deployment of recharging and refuelling points for alternative fuels. Reminds in this context that low-emission solutions may provide effective solutions for the transition phase.”

Det noteres også, at der holdes fast i ”good social conditions in the sector”, om end det kunne have været ønskværdigt med en eksplis- cit omtale af et mål om fair konkurrence mellem transportvirksom- hederne i EU med et fravær af social dumping som konkurrencepa- rameter.

Helt overordnet savner vi en større erkendelse i Kommissionens Mobilitetsstrategi af den nøglerolle, som vejtransportens har spillet med at sikre levering af essentielle varer og dermed sammen- hængskraften i Europa under pandemien.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring vedr. formandskabets udkast til rådskonklusioner om henholdsvis Kommissionens mobilitetsstrategi samt fremme af jernbanetransport i fremtidens bæredygtige mobilitet.

ES bemærker, at luftfart praktisk talt ikke nævnes i ”Draft Council conclusions on the ”Sustainable and Smart Mobility Strategy”.

ES finder, at man i et forholdsvis generelt konklusionsdokument bør give mere plads til også de øvrige transportformer, som lande- vej, søtransport og luftfart.

Hvis dette ikke er meningen, må man ændre emne til alene at om- handle jernbanetransport.



Det må herefter forventes, at tilsvarende strategier for landevej, søtransport og luftfart udarbejdes med skyldig hensyn til vigtigheden af disse transportformer.

Forbrugerrådet Tænk – Passagerpuls

Styrk fokus på den kollektive transport:

Forbrugerrådet Tænk er generelt positive overfor mange af de målsætninger og initiativer, der foreslås i Kommissionens strategi for bæredygtig og smart mobilitet. Det er derfor også positivt, at det i udkastet fremgår, at Rådet støtter op om visionerne om et mere bæredygtigt, intelligent og robust transportsystem, der bidrager til at nå Paris-aftalens klimamålsætninger.

Udkastet understreger, at alle transportformer skal bidrage til CO₂-reduktioner, hvilket naturligvis er nødvendigt. Det bør dog fremgå mere tydeligt, at den kollektive transport og togtransport i særdeleshed spiller en fremtrædende rolle i den grønne omstilling i Europa. Blandt andet vil vi opfordre Rådet til at tilslutte sig EU-kommissionens mål om at fordoble højhastigheds-togtrafikken i 2030 eller at fastsætte endnu mere ambitiøse mål for flere passagerer i de europæiske tog.

Styrk passagerernes rettigheder:

Stærke passagerrettigheder spiller en central rolle i at styrke forbrugernes tillid til transportsektoren, særligt i tilfælde af forsinkelser og aflysninger, og en styrket tillid er afgørende for at forbrugerne vil vælge kollektiv transport til. Kun på den måde kan kollektiv transports potentiale indfris. Styrkede passagerrettigheder er da også nævnt flere gange i Kommissionens mobilitetsstrategi. Målet om en styrkelse af passagerrettigheder bør fremgå tydeligt i Rådets konklusioner, hvilket det ikke gør i udkastet.

Særligt i forlængelse af coronakrisen, hvor mange har oplevet, at deres ret til refusion ved aflysninger har været mere eller mindre sat ud af kraft, er et styrket fokus på stærke passagerrettigheder – og håndhævelsen af disse – væsentligt. Både på nationalt og internationalt niveau bør der være stærkere fokus på at sikre, at passagerer kan få deres penge tilbage i tilfælde af aflysninger og ikke skal nøjes med et tilgodebevis eller vente i månedsvis eller halve år, som mange har oplevet under COVID-19. Et væsentligt element i at sikre, at passagererne får det, de har krav på i forbindelse med



forsinkelser og aflysninger, er indførelse af automatisk kompensation. Dette har Den Europæiske Revisionsret anbefalet, og flere transportselskaber har indført det.

I forlængelse af dette bør Rådet støtte op om kommissionens arbejde med at etablere en multimodal ramme for passagerrettigheder, således at dette fører til reelle forbedringer for passagererne med rettigheder på tværs af transportformerne. Rettighederne bør blandt andet sikre kompensation eller erstatningstransport, hvis en forbindelse på tværs af transportformer mistes på grund af en forsinkelse.

Togpassagerers rettigheder bør desuden styrkes på en række punkter – se blandt andet Forbrugerrådet Tænks høringsvar angående rådskonklusioner om fremme af jernbanetransport i fremtidens bæredygtige mobilitet.

Gør det bæredygtige transportvalg mere prismæssigt attraktivt:

Forbrugerrådet Tænk arbejder generelt for, at priserne på produkter og ydelser i højere grad afspejler de omkostninger, de har for samfundet, for eksempel i form af klima-, miljø- og sundhedsbelastning. Vi er derfor positive overfor, at EU-kommissionen foreslår en række tiltag for at prissætte CO₂ og derved skabe bedre incitamenter for transportbrugerne til valg af grønne transportformer og herved implementere princippet om, at forureneren betaler i transportsektoren. Disse initiativer og målsætninger bør Rådet tydeligere tilslutte sig.

Generelt bør der på transportområdet laves en prisstruktur, der skaber en hensigtsmæssig konkurrencesituation mellem bus, tog, gang, cykling, bil og fly. Det kan ske ved at sænke prisen på bus og tog med fokus på de strækninger og afstande, hvor konkurrencen fra bil og fly er størst.

Dette kan gøres omkostningsneutralt, hvis man samtidig reviderer afgiftsstrukturen. Blandt andet bør afgiftsstrukturen revideres med henblik på at gøre det mere attraktivt at vælge toget som et alternativ til flyet på længere rejser. Det kan f.eks. være ved at pålægge flyrejser passagerafgifter eller afgifter på flybrændstof. Forbrugerrådet Tænk håber i den forbindelse, at Rådet vil støtte op om EU-kommissionens forslag om, at støtten til fossile brændstoffer skal udfases, blandt andet med fokus på de afgiftsundtagelser, der findes på luftfartsområdet.



Et eventuelt provenu fra afgifter på flyrejser kan bruges til tiltag, der kan medvirke til, at det bliver billigere at køre i tog, f.eks. sænkning af skinneafgifter og gebyrer for togselskaberne.

Det er vigtigt, at eventuelle prisforhøjelser, afgifter og lignende er socialt og geografisk afbalancerede, og at der sikres gode, tilgængelige alternativer, hvis adgangen til f.eks. benzin- og dieslbiler gøres dyrere. Det er desuden vigtigt, at det ikke kun bliver forbrugere, men også virksomhederne, der bærer eventuelle ekstra omkostninger i form af f.eks. afgifter. Det er i den forbindelse positivt, at der lægges op til at Rådet understreger, at EU's transportpolitik skal fremme tilgængelighed og betale-lige priser for alle samt gode, sociale forhold i transportsektoren.

Styrk informationen om transportformernes klima- og miljøbelastning:

Et andet aspekt, der med fordel kan tydeliggøres i rådskonklusionen, er en opbakning til Kommissionens forslag om at CO₂-aftrykket for forskellige transportformer gøres tydeligere for både virksomheder og forbrugere. I denne sammenhæng er det vigtigt at undgå greenwashing, og Rådet bør derfor bakke op om Kommissionens forslag om at etablere en europæisk ramme for harmoniserede CO₂-målinger for transport og logistik baseret på globale standarder.

Transporten belaster klima, miljø og sundhed på andre måder end ved CO₂-udledninger, både i drift og produktion. CO₂-oplysninger bør derfor kun være et første skridt mod at gøre oplysninger tilgængelige om transportformernes samlede belastninger af både klima og miljø i et livscyklusperspektiv.

Muligheden for at få information om klima- og miljøbelastning bør integreres i mul-timodale billet- og mobilitetsplatforme, så det bliver muligt at sortere rejseforslag på baggrund af klima- og miljøbelastning.

I forbindelse med oplysninger om klimabelastning bør der også være fokus på de klimakompenserende projekter, som mange flyselskaber bruger til at markedsføre sig som klimavenlige og CO₂-neutrale. Der er store problemer med mange af disse projekter, når det handler om, hvorvidt projekterne overhovedet har den angivne effekt på klimaet, og der er problemer med udregninger af udledninger. Den form for an-prisninger på et fejlagtigt grundlag er med til at svække forbrugeres tillid til mere klimavenlig transport.



Der bør derfor stilles skærpede krav til, hvordan der kommunikeres om, hvordan et CO₂-tal er fremkommet, eller hvordan en udledning er reduceret. Det skal fremgå helt klart og tydeligt, hvor stor en del af en rejse, der er kompenseret andet steds, og det skal fremgå tydeligt, hvordan der er kompenseret. I Forbrugerrådet Tænk ser vi helst, at selskaber reducerer deres egne udledninger i stedet for at købe sig til CO₂-reduktioner andre steder, da det er med til at mudre billedet for forbrugeren, og ofte er det ikke retvisende.

ITD

ITD er positivt stemt over for Kommissionens strategi for smart og bæredygtig mobilitet. Kommissionens strategi er omfattende, og indeholder en række elementer, som kan have været til gavn for både mobilitet og klima.

Dette gælder ikke mindst strategiens fokus på øget digitalisering og selvkørende teknologier. I ITD har vi stor fokus på digitalisering og har bl.a. etableret ITD Logtech Hub for at ruste danske virksomheder til den digitale omstilling og for at sikre, at danske vejgods-transport- og logistikvirksomheder bliver førende inden for udvikling og anvendelse af de nyeste digitale teknologier.

En forudsætning for, at vi kan lykkes med den digitale omstilling og for alvor få sat skub i udviklingen og udbredelsen af automatiserede teknologier i i transportbranchen er, at der bliver etableret en velfungerende digital infrastruktur. Infrastrukturen skal sikre en universal dækning, og det skal samtidig sikres, at alle komponenter og aktører kan bruge infrastrukturen. Her kommer ikke mindst udrulning af 5G til at spille en afgørende rolle. Her er det afgørende, at der bliver sat tilstrækkelig med frekvenser til rådighed for transportsektoren, hvis vi skal lykkes med at få sat de nye teknologier i spil.

For ITD er det samtidig afgørende, at alle transportformer bidrager til en væsentlig reduktion af transportsektorens CO₂-udledninger, og at den betydelige dekarboniseringsopgave pålægges alle medlemslande for at sikre fair og lige vilkår på tværs af det europæiske samarbejde. Sidstnævnte er særlig vigtig for den tunge vejgods-transport, da branchen er kendetegnet ved skarp national og international konkurrence.

ITD deler desuden visionen om, at transportbranchen skal reducere den nuværende afhængighed af fossile brændstoffer betragte-



ligt, herunder ved et øget fokus på udbredelsen af nulemissionsteknologier. ITD er særlig tilfreds med ordlyden om, at overgangen til nulemissionskøretøjer bør foregå hurtigt, men balanceret med særlig vægt på at generere et forudsigeligt marked. Det skal her understreges, at forudsigelighed og stabilitet bør være centrale elementer i alle kommende politiske klimatiltag rettet mod transportbranchen for at give virksomhederne de bedste forudsætninger for at investere i grønne teknologier.

I relation til den grønne omstilling skal det ligeledes pointeres, at ITD anser tilstrækkelig tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler som en grundlæggende forudsætning for den grønne omstilling af transportbranchen. Dette kan vi med tilfredshed konstatere indgår i Kommissionens mobilitetsstrategi.

ITD finder det dog skuffende, at der i erklæringen ikke er fokus på effektivisering og det potentiale, der eksisterer for at reducere den tunge vejgodstransport klimaaftryk. Det manglende fokus på lavthængende frugter er særlig problematisk i forhold til reduktionsmålsætningerne for 2030, hvor der er behov for at fremme effektiviteten i branchen, hvis den tunge vejgodstransport for alvor skal bidrage til reduktionen af CO₂-udledningen.

Det gælder særligt initiativet om en revision af vægt- og dimensionsbestemmelserne, som er et helt centralt værktøj til at optimere transport- og logistikbranchen, og derved også reducere erhvervets udledning. Det er ITD's klare anbefaling, at regeringen forsøger at opnå konsensus med ligesindede lande om en yderligere udbredelse af modulvogntog i EU med henblik på at reducere branchens klimaaftryk.

Herhjemme har det løbende fokus på optimering af bestemmelserne været en helt afgørende faktor for, at transportvirksomhederne lykkes med at holde CO₂-udledningen på et relativt stabilt niveau siden 1990 til trods for, at de transporterede godsmængder er steget i hele perioden. Her kan det nævnes, at transportarbejdet per lastbil i Danmark alene mellem 2008 og 2015 er steget med 55 procent³⁹.

³⁹ Tallet stammer fra en rapport foretaget af Copenhagen Economics på vegne af ITD



Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 21. april 2021 via EU-specialudvalget for transport.

Dansk Erhverv kan overordnet bakke op om rådskonklusionerne.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Medlemslandene har overordnet budt rådskonklusioner om mobilitetsstrategien velkomne og har fundet dem balanceret. Det må dog forventes, at der vil være uoverensstemmelser mellem de mest klimaambitiøse lande, herunder Danmark, og de knap så klimaambitiøse lande.

Regeringens generelle holdning

Regeringen er overordnet set positivt indstillet over for rådskonklusionerne.

Regeringen arbejder gennem en bredspektret indsats for at fremme den grønne omstillingen af transportsektoren og sektorens bidrag til målet om klimaneutralitet seneste i 2050.

På vejtransportområdet har regeringen fokus på, at man tilpasser det europæiske regelsæt, så det understøtter en udfasning af benzin- og dieselmotorer. Regeringen ser således gerne, at rådskonklusionerne indeholder en opfordring om, at Kommissionen fremlægger en klar plan herfor.

Regeringen er af den holdning, at der skal fastsættes en dato for stop for salg af biler med forbrændingsmotorer på det europæiske marked. Det skal samtidig være muligt for ambitiøse lande at gå forrest i forhold til at indføre et sådan forbud samt i forhold til at indføre ambitiøse CO₂-krav for biler og varevogne. Dette ser regeringen gerne afspejlet i rådskonklusionerne.

Dertil er det vigtigt for regeringen at sikre den nødvendige infrastruktur, bl.a. via udrulning af ladestandere og tankstationer for alternative brændstoffer samt at fremme alternative brændstoffer, herunder power-to-x.

Regeringen bakker op om, at der skabes et større udbud af grønne transportformer og et mere multimodalt transportsystem, der både forbedrer mobiliteten i byer men også skaber bedre sammenhæng mellem land og by. Regeringen bakker derfor op om at promovere



brugen af kollektiv transport, nye mobilitetstjenester og bæredygtige mobilitetsformer.

Bæredygtig smart mobilitet bør efter regeringens holdning understøtte den grønne omstilling med fokus på FN's verdensmål for bæredygtig udvikling i 2030 herunder klima, forurening, biodiversitet og bæredygtige levevilkår. Regeringen vil lægge op til, at Rådskonklusionerne ud over at have fokus på klimamål og problemstillinger om lige adgang til højeffektiv mobilitet på tværs af køn og social baggrund, ligeledes sætter fokus på de positive afledte effekter på miljø, herunder særligt luftforurening og støj.

Det er herudover vigtigt, at EU-finansieringen holdes inden for rammerne af MFF'en.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.