



SAMLENOTAT

20. maj 2025
2025-1331

TTE (transport)-rådsmøde den 5. juni 2025

Indhold

Europa-Kommissionens forslag til ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage (Flypassagerers rettigheder) <i>Generel indstilling</i>	2
Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område og direktiv om registreringsdokumenter for motorkøretøjer og oplysninger fra køretøjsregistre, der er registreret i nationale køretøjsregistre (Synspakken) <i>Politisk drøftelse</i>	52
Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægte i international trafik for visse vejkkøretøjer i brug i Fællesskabet (Vægt og dimensioner) <i>Generel indstilling/fremskridtsrapport</i>	66



Europa-Kommissionens forslag til ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage

/Flypassagerers rettigheder

Notatet er en opdateret version af samlenotat, der blev fremsendt forud for revideret forhandlingsoplæg den 21. februar 2025

Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2013) 130

1. Resume

Kommissionen fremsatte den 13. marts 2013 forslag til ændring af forordning om passagerrettigheder på luftfartsområdet.

Det overordnede formål med den gældende forordning og ændringsforslaget er at fremme flypassagerers rettigheder ved at sikre, at luftfartsselskaberne overholder et højt beskyttelsesniveau for flypassagererne ved afbrydelser af rejser under hensyntagen til den finansielle indvirkning for flytransportsektoren.

Formålet er ligeledes at sikre, at luftfartsselskaberne opererer under harmoniserede vilkår på et liberaliseret marked.

Forslaget skal ifølge Kommissionen blandt andet sikre en effektiv og konsekvent håndhævelse af passagerernes rettigheder, sikre effektive og konsekvente sanktioner og sikre effektiv behandling af individuelle krav og klager.

Forslaget vurderes hverken at have lovgivningsmæssige konsekvenser eller statsfinansielle konsekvenser. Forslagets samfundsøkonomiske konsekvenser er på nuværende tidspunkt ikke opgjort. Siden forslaget blev fremsat i 2013 har domspraksis haft betydning for de erhvervsøkonomiske konsekvenser i stigende grad. Derfor vurderes, at forslaget samlet vil få færre erhvervsøkonomiske konsekvenser, end hvad der er tilfældet med den gældende retstilstand.



Det ungarske formandskab satte en drøftelse af forordningen på dagsordenen til rådsmødet den 5. december 2024, hvor der var bred opbakning fra medlemsstaterne til at genoptage forhandlingerne af en revision af forordningen. På den baggrund genoptog det polske formandskab forhandlingerne af forordningen.

Regeringen ser meget positivt på, at forhandlingerne er genoptaget.

Regeringen mener, at mængden af retspraksis og udviklingen på luftfartsområdet har skabt nye udfordringer, som bør forsøges løst med en revision af forordningen. Regeringen fik derfor den 21. februar 2025 et nyt forhandlingsmandat, der afspejler de udfordringer, der i dag gør sig gældende på området for flypassagerers rettigheder.

Regeringen finder det vigtigt at indrette reglerne for flypassagerernes rettigheder på en måde, så der både tages hensyn til at sikre passagerernes rettigheder på den ene side og til luftfartsindustriens omkostninger på den anden side. I denne afvejning er det vigtigt, at hensynet til flyvesikkerheden ikke sættes over styr.

Regeringen arbejder for, at der findes en løsning på de særlige udfordringer, der er i dag med hensyn til passagerer, der rejser mellem EU og Grønland. En revision af forordningen skal sikre, at det er attraktivt at beflyve Grønland.

Af hensyn til balancen i den danske arbejdsmarkedsmodel ønsker regeringen, at interne strejker anses som en usædvanlig omstændighed.

For at undgå en ny situation, hvor det bliver uklart, hvad flypassagerer har ret til, og hvilke forpligtelser luftfartsselskaber har, ønsker regeringen, at det nye regelsæt bliver klart og simpelt. Herunder bør kompensations- og refusionsprocessen forsimples.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2013) 130 af den 13. marts 2013 fremsat forslag om ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage.



Forslaget er oversendt til Rådet den 21. marts 2013 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF-artikel 100, stk. 2 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF-artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Som baggrund for forslaget henviser Kommissionen til hvidbog om fremtidens transportpolitik fra marts 2011, hvor Kommissionen nævner behovet for at "nå frem til en ensartet fortolkning af EU-lovgivningen om passagerers rettigheder og en effektiv håndhævelse, så der både sikres ensartede betingelser i sektoren og en europæisk standard for beskyttelse af borgerne".

Kommissionen nævner også som baggrund sin meddelelse af april 2011 om anvendelsen af forordning (EF) nr. 261/2004, hvori der berettes om de forskellige fortolkninger af bestemmelserne i forordningen som følge af gråzoner og mangler i den foreliggende tekst og den uensartede håndhævelse i medlemslandene. Det er heri også beskrevet, at det er vanskeligt for passagerer at gøre krav på deres individuelle rettigheder.

Kommissionen peger på, at retspraksis har haft en afgørende indvirkning på fortolkningen af forordning (EF) nr. 261/2004. I sag C-344/04 (IATA) bekræftede Domstolen dens fulde overensstemmelse med Montrealkonventionen og komplementariteten mellem de to retsinstrumenter. I sag C-549/07, Wallentin-Herrman dommen, præciserede Domstolen, hvornår en teknisk fejl ved et luftfartøj ikke skal anses for at være en usædvanlig omstændighed. I de forenede sager C-402/07 og C-432/07, Sturgeon-dommen, fastslog Domstolen, at en lang forsinkelse på mindst 3 timer eller mere i ankomst kan give passageren ret til kompensation.

Forslaget søger således blandt andet at forene retspraksis med gældende lovgivning på området og at skabe en mere ensartet håndhævelse af EU-lovgivningen. Derudover har retspraksis rykket sig yderligere siden Kommissionen fremsatte forslaget i 2013, og en revision af forordningen vil derfor skulle tage stilling til yderligere 10 års domstolspraksis.

Herunder har EU-domstolen fortolket det geografiske anvendelsesområde for forordningen om passagers rettigheder og har konstateret, at passagerer, der rejser fra en EU-lufthavn til et tredjeland med mellemlanding i et tredjeland, og hvis tilslutningsflyvning uden for EU er berørt af en hændelse, det vil sige forsinkelse, aflysning eller boardingafvisning, kan have ret til kompensation.

Dette medfører særlige udfordringer med hensyn til passagerer, der rejser til Grønland med mellemlanding i Grønland. Grønland



er kendetegnet ved at have arktiske vejrforhold, hvor der forekommer forsinkelser hyppigt, hvorfor luftfartsselskabernes omkostninger til forplejning og indkvartering kan blive store.

Derudover har EU-domstolen fastlagt, at en lovligt iværksat og varslet strejke blandt et luftfartsselskabs eget personale ikke er at anse som en usædvanlig omstændighed.

Som det fremgår, har retspraksis forøget de udfordringer, der i dag er på området for flypassagerers rettigheder.

3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er at forbedre håndhævelsen af reglerne på området ved at præcisere hovedprincipper og underforståede passagerrettigheder, som tidligere har givet anledning til mange tvister mellem flyselskaber og passagerer. Samtidig sigter forslaget også mod, at der skal tages bedre hensyn til luftfartsselskabernes finansielle kapacitet. Derudover er formålet at fremme og forbedre håndhævelsespolitikker, der udføres på nationalt plan.

Retten til kompensation ved aflysninger

Kommissionens forslag fastholder retten til at modtage kompensation ved aflysninger, og kompensationens størrelse på mellem 1.529 DKK og 4.476 DKK er uændret.

Usædvanlige omstændigheder

Kommissionens forslag indeholder en definition af begrebet "usædvanlige omstændigheder". Forslaget definerer entydigt begrebet i overensstemmelse med EU-Domstolens kendelse i sag C-549/07 (Wallentin-Herman). Det vil sige, at omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger udenfor luftfartsselskabets faktiske kontrol, betragtes som usædvanlige. Endvidere indfører forslaget en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der ikke kan betragtes som usædvanlige og en liste over omstændigheder, der kan betragtes som usædvanlige.

Retten til kompensation i tilfælde af lange forsinkelser

På linje med EU-Domstolen i sagerne C-407/07 og C-432/07 (Sturgeon) indføres der i forslaget til forordning en bestemmelse, hvorefter der eksplicit er ret til kompensation i tilfælde af lange forsinkelser i ankomst. Kommissionen foreslår, at den tid, der skal



gå, før retten til kompensation udløses, øges fra 1) 3 til 5 timer for alle Intra-EU-flyvninger og for flyvninger til og fra tredjelande på 3500 km eller mindre; 2) 9 timer på flyvninger mellem 3500 og 6000 km og 3) 12 timer for flyvninger på over 6000 km.

Retten til omlægning af rejsen

I forslaget præciseres det, at i fald luftfartsselskabet ikke kan omlægge rejsen for en passager med egne flyvninger inden for 12 timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, skal passageren tilbydes en rejseomlægning med andre luftfartsselskaber eller med andre transportformer, såfremt der er ledige pladser.

Retten til forplejning

Retten til forplejningen (måltider og forfriskninger) er på nuværende tidspunkt afhængig af rejsens længde og udløses efter 2, 3 eller 4 timer. Forslaget forenkler dette ved at indføre et enkelt loft på 2 timer uanset flydistancen.

Luftfartsselskabernes pligt til at tilbyde indkvartering

I tilfælde af aflysning, forsinkelse eller ruteændring begrundet i usædvanlige omstændigheder kan forpligtelsen til hotelindkvartering begrænses til 746 DKK pr. nat i maksimalt 3 nætter. Forslaget indeholder ikke en sådan mulighed for begrænsning af indkvarteringspligten for personer med reduceret mobilitet (PRM), deres ledsagere og uledsagede børn, som således forbliver uændret.

Ikke opnået tilslutningsforbindelse

Passagerer, der ikke opnår et forbindelsesfly, fordi deres forudgående flyvning var forsinket, har ifølge forslaget ret til bistand (forplejning forfriskninger, hotel). Denne bistand skal ydes af det luftfartsselskab, der skulle foretage den ikke-opnåede flyvning, såfremt forbindelsesflyet er afgang fra et medlemsland, eller såfremt forbindelsesflyet er ejet af et EU-selskab og afgang fra et tredjeland til et medlemsland. Forordningen finder ikke anvendelse på øvrige tilslutningsforbindelser. Under visse omstændigheder har passageren også ret til kompensation, som skal gives af det luftfartsselskab, der foretog den forsinkede flyvning. Denne ret gælder dog kun, hvis flyvningerne er en del af samme befordringsaftale.

Ændret tidsplan



Hvis luftfartsselskabet ændrer i den oprindelige tidsplan, til hvilken passageren har en bekræftet reservation, og denne ændring bevirker, at flyet afgår efter det oprindelig planlagte afgangstidspunkt, er passageren berettiget til kompensation. Kompensationens størrelse beregnes ud fra samme retningslinje, som Kommissionen har foreslået ved forsinkelser. Har luftfartsselskabet meddelt tidsændringen mere end 14 dage før planmæssig afgang, er passageren dog ikke berettiget til at modtage kompensation.

Forsinkelser på forpladsen

Forslaget præciserer, hvilke rettigheder passagerer har, hvis deres fly bliver forsinket på forpladsen. Efter 5 timers forsinkelse har passageren ret til at gå fra borde samt ret til kompensation.

Delvist forbud mod no showpolitikken

Luftfartsselskaberne opererer med den såkaldte "no-show"-politik. Såfremt en passager har købt en tur/retur billet, og passageren ikke møder frem til udturen, bevirker "no-show" politikken, at luftfartsselskabernes systemer sletter passagerens returflyvning. Møder passageren herefter frem til returflyvningen bliver denne boardingafvist uden at modtage kompensation/assistance. Forslaget præciserer et delvist forbud i "no show"-politikken, hvorved en passager, der er "no show" på udflyvningen ikke kan nægtes boarding på hjemflyvningen. Hvis en passager i denne situation bliver boardingafvist, er vedkommende ifølge forslaget berettiget til bistand (omlægning af rejsen eller refusion), forplejning og kompensation.

Retten til information

Forslaget præciserer, at passagererne har ret til information om deres rejseafbrydelse, så snart denne er tilgængelig.

Effektive og konsekvente sanktioner

De nationale håndhævelsesorganer får tildelt almindelig håndhævelse. Overvågningspolitikken skal være mere proaktiv og vil blive udvidet til også at omfatte overholdelse af bagagebestemmelserne i forordning (EF) 2027/97.

Udveksling af information og koordinering mellem de nationale håndhævelsesorganer og mellem disse og Kommissionen vil blive forbedret, og der indføres en forpligtelse til indberetning og formelle koordineringsprocedurer.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet vedtog den 5. februar 2014 sin betænkning. Den 10. oktober 2024 har Europa-Parlamentet videreført den tidligere betænkning. Det gælder bl.a.:

- **Håndhævelse** – Parlamentet støtter Kommissionens forslag om at styrke myndighedernes håndhævelsesmuligheder både ved øget tilsyn samt ved effektive sanktioner
- **Omsorgsforpligtelsen** – Parlamentet støtter Kommissionens forslag om, at luftfartsselskabet har en omsorgsforpligtelse efter 2 timer uanset flydistancen
- **Informationsforpligtelsen** – Parlamentet støtter, at passagererne skal have information vedrørende deres situation inden for 30 min efter planlagt afgang
- **Omlægning** – Parlamentet støtter, at et luftfartsselskab skal omlægge passagerer til et andet luftfartsselskab eller en anden transportform, hvis luftfartsselskabet ikke kan omlægge til et af sine egne fly. Kommissionen foreslår efter 12 timer, Parlamentet foreslår en lavere grænse på 8 timer.
- **Forbindelsesfly** – Parlamentet støtter, at det bliver klargjort, at man har ret til assistance og kompensation, hvis passageren ikke når sit fly på grund af at forbindelsesflyet er forsinket.
- **Bagage** – Parlamentet støtter, at nationale myndigheder håndhæver regler vedrørende mistet bagage, samt at blanketten ved mistet bagage skal accepteres af luftfartsselskabet.
- **Kompensation ved forsinkelse** – Europa-Parlamentet ønsker lavere tidstærskler for ret til udløsning af kompensation – hhv. tre, fem og syv timer samt at kompensationssatsen for de korte rejser hæves fra 1.865 DKK som foreslået af Kommissionen til 2.238 DKK.
- **Usædvanlige omstændigheder** – Parlamentet støtter en klarere definition af usædvanlige omstændigheder, men foreslår i modsætning til Kommissionen, at tekniske problemer aldrig kan være en usædvanlig omstændighed, samt at listen over usædvanlige omstændigheder skal være udtømmende.
- **Begrænsning af indkvarteringspligten ved usædvanlige omstændigheder** – I tilfælde af usædvanlige omstændigheder har Kommissionen foreslået at begrænse luftfartsselskabernes omsorgspligt til 3 nætter. Europa-Parlamentet ønsker, at luftfartsselskaberne i tilfælde af aflysning eller lang forsinkelse forårsaget af usædvanlige omstændigheder skal forpligtes til at tilbyde indkvartering til



en pris af op til 932,5 DKK pr. overnatning i op til fem nætter uden mulighed for undtagelse herfor pga. flyrejsens længde i km. og flyets sædekapacitet.

- **Forsikring ved konkurs** – Parlamentet foreslår herudover, at luftfartsselskaberne skal pålægges at tegne en forsikring, som kan dække passagerernes billetpriser og omkostninger ved luftfartsselskabets konkurs.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at medlemslandene kun har begrænsede muligheder for alene at gøre noget for at beskytte forbrugerne, da forordningen om lufttrafiktjenester (EF) nr. 1008/2008¹ ikke giver dem mulighed for at stille ekstra krav til EF-luftfartsselskaber, der forsøger at opnå trafikflyvninger inden for EU.

Kommissionen har for det andet udtalt, at de fleste problemer drejer sig om forskelle i anvendelse/håndhævelse af forordning (EF) 261/2004 medlemslandene imellem, hvilket svækker passagerernes rettigheder og indvirker på konkurrencevilkårene mellem luftfartsselskaberne. Kun ved en koordineret indsats fra EU's side kan disse problemer løses.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da det drejer sig om en præcisering af eksisterende fælles regler.

6. Gældende dansk ret

Området er i dag reguleret af den gældende EU-forordning (EF) nr. 261/2004 og Rådets forordning (EF) nr. 2027/97.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En ændring af forordningen ville ikke medføre lovændringer. Der vil skulle foretages ændringer på bekendtgørelsesniveau.

¹ Europa-Parlamentets og rådets forordning nr. (EF) 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet.



Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

En vedtagelse af Kommissionens forslag til ændring til af forordningen forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslagets samfundsøkonomiske konsekvenser er på nuværende tidspunkt ikke opgjort.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Siden Kommissionen fremsatte sit forslag i 2013 har der været en stor udvikling på området, som har haft væsentlig betydning for den gældende forordnings erhvervsøkonomiske konsekvenser. Retspraksis har som tidligere beskrevet haft en afgørende indvirkning på fortolkningen og anvendelsen af forordningen.

Særligt to domme, der er afsagt i nyere tid, vurderes at have haft erhvervsøkonomiske konsekvenser, som der forsøges taget højde for i Kommissionens forslag.

EU-Domstolen har den 23. marts 2021 afsagt dom i den præjudicielle sag C-28/20, Airhelp, der vedrører spørgsmålet, om hvorvidt en overenskomstrelateret strejke hos SAS kan betragtes som en usædvanlig omstændighed. EU-Domstolen nåede frem til, at en sådan strejke *ikke* er en usædvanlig omstændighed. Dommen har den konsekvens, at luftfartsselskaber skal udbetale kompensation til de passagerer, der har været berørt af en intern strejke.

I Kommissionens forslag fra 2013 indgår der en definition på 'usædvanlig omstændighed'. Definitionen er på linje med en EU-Domstolens afgørelse (sag C-549/07 Wallentin-Herman), hvor omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol er en usædvanlig omstændighed. I Kommissionens forslag indgår en ikke-udtømmende liste over usædvanlige omstændigheder, som indeholder omstændigheder der anses for at være usædvanlige. På listen over usædvanlige omstændigheder indgår 'arbejdsstridigheder hos det transporterende luftfartsselskab eller hos vigtige serviceydere som f.eks. lufthavne og lufttrafiktjenesteudøvere'. I



Kommissionens forslag vil strejke hos luftfartsselskaberne, herunder hos egne medarbejdere, således anses som en usædvanlig omstændighed, hvilket vil reducere de erhvervsøkonomiske omkostninger for luftfartsselskaberne.

Siden Kommissionens forslag i 2013 har arbejdsstridigheder, som en usædvanlig omstændighed været diskuteret blandt medlemsstaterne, hvor der er nogle medlemsstater, der er tilhængere af, at man laver en skelnen mellem interne og eksterne strejke således, at interne strejke i luftfartsselskabet ikke skal anses som en usædvanlig omstændighed.

I sagerne C-537/17 og C-502/18 har EU-Domstolen fortolket det geografiske anvendelsesområde for forordningen om passagerrettigheder og har konstateret, at passagerer, der rejser fra en EU-lufthavn til et tredjeland med mellemlanding i et tredjeland, og hvis tilslutningsflyvning uden for EU er berørt af en hændelse, det vil sige forsinkelse, aflysning eller boardingafvisning, kan have ret til kompensation.

Disse afgørelser udgør særlige udfordringer med hensyn til passagerer, der rejser til Grønland med mellemlanding i Grønland. Da Grønland ikke er medlem af EU, er Grønland blevet betragtet som et tredjeland. Dommen har medført en praksisændring, der har betydelige erhvervsøkonomiske konsekvenser for luftfartsselskaber, der opererer i tredjelande. Dommen har i særdeleshed konsekvenser for luftbefordring af passagerer i Grønland. Det skyldes, at Grønland er kendetegnet ved at have arktiske vejrforhold, hvor der forekommer forsinkelser hyppigt.

Dommens udfald har erhvervsøkonomiske konsekvenser, særligt for Air Greenland, da det betyder, at passagerer, der flyver fra København til en regional lufthavn i Grønland, vil have krav på kompensation og ret til forplejning og overnatning, hvis der opstår forsinkelser i forbindelse med en mellemlanding i Grønland.

I Kommissionens forslag fra 2013 vil rejser fra en EU-lufthavn til et tredjeland med en mellemlanding i et tredjeland fortsat være omfattet af forordningen. De erhvervsøkonomiske konsekvenser for flyvninger til Grønland mindskes således ikke som følge af Kommissionens forslag.

En væsentlig ændring i Kommissionens forslag fra 2013 i forhold til den gældende forordning er en ændring af, hvornår forsinkelser udløser kompensationsretten. I forslaget vil passagerer have ret til kompensation, hvis de ankommer til deres destination med en



forsinkelse på 5, 9 eller 12 timer afhængig af rejsedistancen. Efter de gældende regler udløses kompensation ved en forsinkelse på tre timer, uafhængigt af rejsedistancen. Forslaget vil sikre en større fleksibilitet i luftfartsselskabernes planlægning af flyafgange og overordnet medføre en reduktion i de erhvervsøkonomiske omkostninger, da der vil være færre tilfælde, hvor selskaberne er kompensationspligtige.

Yderligere indgår det i Kommissionens forslag, at retten til overnatning ved usædvanlige omstændigheder kan begrænses til 3 nætter med udgifter på 746 DKK pr. nat pr. passager. I den gældende forordning er der ikke en begrænsning på retten til overnatning. Herved reduceres de erhvervsøkonomiske omkostninger for luftfartsbranchen ligeledes. Denne reduktion ville også gælde for flyvninger mellem EU og Grønland.

Kommissionens forslag medfører, at lufthavnen bliver gjort til et pligtsubjekt under forordningen, hvilket medfører en række nye forpligtelser for organet. For lufthavne med en årlig trafik på mindst 3 millioner passagerer i mindst tre på hinanden følgende år, indebærer forslaget, at lufthavnen skal udarbejde en beredskabsplan til håndtering af situationer, der kan føre til masseforstyrrelser i flytrafikken og efterlade mange passagerer strandet i lufthavnen. Beredskabsplanen og eventuelle opdateringer skal løbende fremsendes til håndhævelsesmyndigheden.

Lufthavnen skal også sørge for, at der opsættes meddelelser om, at passagerer kan få et eksemplar af bestemmelserne om deres rettigheder, hvis de oplever en rejseforstyrrelse. Lufthavnen skal ligeledes sørge for opsætte generelle oplysninger om passagerernes rettigheder i lufthavnens passagerområde.

Lufthavnen skal yderligere bistå håndhævelsesmyndigheden ved tilsyn med lufthavnens overholdelse af forordningen. Dette indebærer blandt andet at indlevere den dokumentation, som håndhævelsesmyndigheden anmoder om i forbindelse med tilsynet.

De foreslåede ændringer forventes at føre til øgede drifts- og efterlevelsedomkostninger for lufthavnens forvaltningsorgan. Opsætning af meddelelser har formentligt karakter af en engangsudgift. Det vurderes ikke at være substantielle erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet det er Transportministeriets forståelse, at flere af de foreslåede påkrævede aktiviteter i en vis udstrækning allerede udføres i dag.



Derudover er der en række yderligere erhvervsøkonomiske konsekvenser, der især kan ramme luftfartsselskaberne. Det omhandler for eksempelvis en ændring i, hvor ofte luftfartsselskaberne er forpligtet til at yde forplejning, som stiger, men samtidig skal luftfartsselskabet tilbyde indkvartering i færre tilfælde. Derudover indføres der rettigheder for passagerer, hvis der sker en forsinkelse på start- eller landingsbanen på 5 timer eller mere, som kan medføre en forøgelse af luftfartsselskabets driftsudgifter.

Samlet set vurderes det, at en revision af forslaget som foreslået vil indebære færre erhvervsøkonomiske konsekvenser end, hvad der er tilfældet med den gældende retstilstand, idet byrder for luftfartsselskaber nedbringes væsentligt, mens byrder for lufthavne ikke forventes at stige væsentligt, idet det som nævnt er Transportministeriets forståelse, at flere af de foreslåede påkrævede aktiviteter i en vis udstrækning allerede udføres i dag.

8. Høring

Forslaget blev første gang sendt i høring den 22. marts 2013 i EU Specialudvalget for Transport samt til følgende organisationer: AOPA Danmark, Jet Time, Billund Lufthavn, Esbjerg Lufthavn, Danish Airline Pilots Association, DI Transport, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Flyvesikringstjenesten, Forsvarskommandoen, Færøernes Landsstyre, Mittarfeqarfiit - Grønlands Lufthavne, Københavns Lufthavne A/S, Icelandic Civil Aviation Administration, Luftfartstilsynet - Norge, Brancheferien - Dansk Luftfart, Scandinavian Airlines System, Dansk Motorflyver Union, Scandinavian Airlines System, Dansk Musikerforbund. Høringsfristen var den 15. april 2013. Høringssvar fra denne høring kan læses i samlenotat forud for TTE-rådsmøde den 5. december 2024.

Som led i, at det polske formandskab har genoptaget forhandlingerne af forordningen, har forslaget været sendt i fornyet høring fra den 10. januar 2025. Høringsfristen var den 17. januar 2025.

Følgende høringssvar er modtaget i høringen i 2025.

Danmarks Rejsebureau Forening (DRF), Rejsearrangører i Danmark og Dansk Erhverv Transport

Kodificering af EU-Domstolens praksis

Betragtes den nuværende retstilstand inden for passagerrettighedsområde, vil det i vidt omfang ikke være fjerntliggende at



betragte ordlyden af Forordning 261/2004 som forældet. Årsagen hertil skal findes i den omfangsrige praksis fra EU-Domstolen, der har udviklet sig over de sidste knap 20 år, hvor Forordningens bestemmelser er blevet vægtet og vurderet.

De betydelige forskelle i ordlyden til EU-Domstolens praksis er uhensigtsmæssige. Ikke blot for flypassagerernes kendskab til og mulighed for at håndhæve deres rettigheder, men ligeledes for luftfartsselskaberne grundet sagernes kompleksitet og krav om et indgående kendskab til praksis, med administrative byrder til følge, samt et uforholdsmæssigt antal af domstolsprøvelser, henset til sagsgenstanden. Derfor finder vi det nødvendigt med gennemgribende revision af Forordningen, hvor EU-domstolens praksis kodificeres med en rimelig afvejning mellem passagerernes rettigheder og luftfartsselskabernes pligter.

Harmonisering med andre passagerrettigheder

Vi bifalder, at der i forslaget indføres begrænsninger på retten til overnatninger ved forsinkelser grundet usædvanlige omstændigheder. Lignende begrænsninger er allerede at finde i de respektive forordninger for andre transportformer.

Den økonomiske byrde, der påføres ved en ubegrænset omsorgspligt, findes ikke at være proportionel under hensyn til naturen af usædvanlige omstændigheder - der er her ingen part, der kan tilskrives et ansvar, da hændelsen er udenfor luftfartsselskabets faktiske kontrol. Herudover er der en lang række forsikringsmuligheder for flypassagerer og andre rejsende, herunder den udbrede forsikringsdækning på kreditkort.

Som en bibemærkning vil vi gerne gøre opmærksom på, at den nuværende og ubegrænsede omsorgspligt i forordning 261/2004 ligeledes – omend indirekte - er gældende for rejsearrangører efter bestemmelserne § 26 i lov om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer. En velbalanceret tilpasning af retten til overnatninger ved usædvanlige omstændigheder vil derfor også have en positiv effekt for en branche, for hvem en ubegrænset omsorgspligt udgør en betydelig økonomisk risiko og byrde.

Vi finder derfor det fremsatte forslag på 3 nætter med et maksimum på 100 euro per nat for værende passende.

Kompensation v. forsinkelse – hensyn til finansiel kapacitet



Vi har forståelse for Kommissionens ønske om at vise bedre hensyntagen til luftfartsselskabers finansielle kapacitet, og har noteret os begrundelserne for forslaget om differentierede satser afhængigt af rejseafstanden. Derfor mener vi at Kommissionens indledende forslag (5-9-12) udstikker en fornuftig retning mod at opnå bedre proportionalitet end hvad afspejles i den nuværende forordning

Vi bemærker dog samtidig, at passagererne vel sagtens oplever samme gener og tab af tid ved forsinkelser, uanset rejseafstanden, hvorfor en differentieret sats afhængigt af rejseafstanden kan virke unødigt kompliceret set i lyset af muligheden for en mere simplificeret tilgang. Derfor, og med afsæt i passagerbeskyttelsen, finder vi det hensigtsmæssigt i stedet at overveje at benytte en sats, både for den tidsmæssige tærskel for kompensationspligtens indtræden og for det beløb, der skal udbetales – netop med begrundelsen, at passagerer oplever samme gene og tab af tid ved en forsinkelse, uanset rejseafstanden.

I forslaget fra Kommissionen er der indskrevet en tidsmæssig tærskel på 5 timer. Vi finder, at denne tærskel kunne finde anvendelse på alle flyvninger, uanset rejseafstanden. For at balancere den tidsmæssige tærskel med hensynet til luftfartsselskabernes finansielle kapacitet, bør satsen på 250 euro samtidigt være gældende for alle flyvninger, uanset rejseafstanden.

Definition på “usædvanlige omstændigheder”

Vi støtter forslaget om, og bevæggrundene for, en præcisering af udtrykket ”usædvanlige omstændigheder” samt en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der skal betragtes som usædvanlige samt hvilke omstændigheder der skal betragtes som ikke-usædvanlige. Det er umuligt at forudsige alle tænkelige scenarier og forhold, hvorfor en udtømmende opregning ikke giver mening. Det findes som i forslaget naturligt at disse omstændigheder er nærmere defineret på baggrund af de i EU-Domstolens benyttede kriterier i C-549/07 (Wallentin-Herman).

I tillæg hertil bemærkes, at tekniske problemer samt direkte følger-virkninger i nogle situationer kan betinge usædvanlige omstændigheder, ligesom interne og eksterne strejker bør fremgå af listen.

Retten til omlægning af rejsen

Vi finder det velkomment, at der indføres en præcisering af luftfartsselskabers pligt til at under- søge, om andre luftfartsselskaber og/eller alternative transportformer kan gennemføre den relevante



passagertransport, hvis luftfartsselskabet ikke kan omlægge rejsen med egne flyvninger. Den foreslåede frist på 12 timer forekommer rimelig.

Delvist forbud mod “no show”-politik

Vi er enige i Kommissionens forslag om et delvist forbud mod at nægte passagerer boarding til en tilbagerejse på samme billet med begrundelsen, at de ikke har benyttet udrejsen. Tilbagerejse skal være mulig, selv om udrejsen ikke er benyttet.

Det skal bemærkes, at forslaget kan medføre operative udfordringer for luftfartsselskaber grundet nationale restriktioner i enkelte tredjelande, der forhindrer luftfartsselskaber i at medbringe flypassagerer der rejser på en billet, hvor udrejsen ikke er blevet benyttet.

Samspillet mellem forordningen og pakkerejsedirektivet

Ordlyden i artikel 8, stk. 2 har medført den yderst uhensigtsmæssige konsekvens, at flere flyselskaber påberåber sig artikel 8.2 som grundlag for at nægte refundering til passagerer, hvis fly var en del af en pakkerejse, også i de tilfælde, hvor det er flyselskabet selv, der har aflyst flyet. Dette var i høj grad tilfældet under pandemien.

Vi bakker naturligvis op om, at passagerer, der rejser med fly som led i en pakkerejse, også skal nyde godt af beskyttelsen efter forordningen. Luftfartsselskabernes anvendelse af artikel 8, stk. 2 som grundlag for at afvise passagerer, der rejser med fly som led i en pakkerejse, er imidlertid efter vores opfattelse i strid med direktivet og ikke mindst betragtningerne i præambel 16.

Det følger netop af præambelens ordlyd, at; ”... *hvis en pakkerejse aflyses af andre årsager end aflysning af flyafgangen, finder denne forordning ikke anvendelse*”. For at undgå en forringelse af passagerbeskyttelsen, hvor luftfartsselskaberne nægter at refundere passagerer, der rejser på en pakkerejse og for at sikre det i præambelbetragtning nr. 16 anførte formål, skal vi derfor opfordre til, at man helt sletter forordningens nuværende artikel 8.2.

Hjemlet regresret

Der lægges op til en ændring af artikel 13, der vil have den konsekvens, at rejsearrangørens ret til regres bortfalder, hvorefter det kun vil være luftfartsselskabets regresret, der reguleres af bestemmelsen.



Vi foreslår, at denne ændring udgår. Der er behov for fortsat at tydeliggøre, at en rejsearrangør, som uforskyldt er blevet pålagt omkostninger grundet et luftfartsselskabs forsinkelse, kan få disse meromkostninger godtgjort af luftfartsselskabet helt eller delvis.

Der bør være klare og tydelige bestemmelser i forordningen, der tilsikrer at en rejsearrangør som måtte have udbetalt prisnedsættelse, erstatning eller lignende afslag på baggrund af en hændelse omfattet af forordningens bestemmelser, direkte kan indtræde i det krav flypassageren måtte have mod luftfartsselskabet.

Vi skal derfor opfordre til, at man som minimum enten fastholder bestemmelsens nuværende ordlyd, hvor rejsearrangørernes regresret fremgår, fastholdes eller finder inspiration i pakkerejse- direktivets (2302/2015) bestemmelser med henblik på at sikre en gensidig regresret for luftfarts- selskaberne og rejsearrangørerne.

Det fremgår således af pakkerejsedirektivets artikel 22, at medlemsstaterne skal sikre rejsearrangørens ret til at søge regres fra en tredjepart, der har medvirket til den begivenhed der gav anledning til erstatningen, prisnedsættelsen eller de andre forpligtelser.

En sådan bestemmelse med tilsvarende indhold for både luftfartsselskabernes og rejsearrangørernes adgang til regres i forordningen vil skabe en mere hensigtsmæssig og ligeværdig retstilstand, og ydermere være i overensstemmelse med intentionerne bag bestemmelserne i Direktiv 2302/2015.

Paneuropæisk garantifond for beskyttelse mod luftfartsselskabers konkurs

Der bør i forbindelse med revisionen af Forordning 261/2004 indføres bestemmelser om en effektiv beskyttelse af flypassagerer mod luftfartsselskabers konkurs eller insolvens. Det findes naturligt at en sådan beskyttelse søger inspiration i den allerede velfungerende danske model i Lov om en rejsegarantifonds § 5a.

Vedr. Forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luft- befordring af passagerer og deres bagage

Vi har ingen bemærkninger til den foreslåede revision bortset fra, at det forekommer rimeligt at præcisere, at en PIR skal accepteres som indgivet klage over beskadiget, forsinket eller mistet bagage.



Danske Handicaporganisationer

DH har følgende bemærkninger:

Forordning (EF) nr. 2027/97:

DH mener, at det er positivt, at den tidligere begrænsning vedr. erstatning af hjælpemidler ophæves i det nuværende forslag. Forslaget forudsætter, at der indgives en særlig interesseerklæring til luftfartsselskaberne. Det er vigtigt, at det ikke bliver for bureaukratisk at indgive denne erklæring, og at den ikke forudsætter, at man f.eks. har en original kvittering for hjælpemidlet. Ydermere er det vigtigt, at erstatningen for et evt. beskadiget hjælpemiddel svarer til nyanskaffelsesprisen. Dog kan det ikke forudsættes, at personen der indgiver erklæringen, har viden om, hvad et tilsvarende hjælpemiddel ville koste ved nyanskaffelse i dag. Ofte ved man ikke, hvad hjælpemidlet har kostet på anskaffelsestidspunktet, bl.a. fordi nogle hjælpemidler er genbrugshjælpemidler. En sådan viden ville kræve, at danske kommuner skulle kunne oplyse nyanskaffelsesprisen for et hjælpemiddel før en evt. flyrejse. DH går ud fra, at erstatningen udgør nyanskaffelsesprisen, da et hjælpemiddel er afgørende for at kunne fungere i samfundet.

Forordning (EF) nr. 261/2004:

Artikel 1

DH mener ikke, at man i forslaget skal ændre definitionen i litra i) til "bevægelseshæmmet person (person with reduced mobility)". Vi mener, at det skal ændres til "persons with disabilities and people with reduced mobility", som der også står i 1107/2006, hvori den definition af personer med handicap, udkastet henviser til, findes.

Artikel 5.5

Aflysninger – Lufthavnes beredskabsplaner bør tage højde for de særlige og individuelle behov hos passagerer med handicap og nedsat mobilitet. Hvis lufthavne ikke er forberedte på at imødekomme behovene hos passagerer med handicap og nedsat mobilitet i tilfælde af flere forstyrrelser, kan det føre til yderligere ubehag og forværre situationen for de strandede passagerer. Selvom flyselskaberne er forpligtet til at sørge for indkvartering og hjælp, bør lufthavnene også være opmærksomme og forberedte på at yde tilstrækkelig hjælp på stedet.

Artikel 6.2



Lange forsinkelser – Mens DH støtter Kommissionens forslag om at anvende forordning 261/2004 ens på aflysninger og lange forsinkelser med hensyn til kompensation, er vi ikke enige i at øge antallet af timer efter den planlagte ankomsttid, hvorefter passageren kan kræve kompensation fra flyselskabet. At hæve tidsgrænsen fra tre timer til fem timer er ikke acceptabelt.

Artikel 11

DH synes, det er positivt, at begrænsningerne i artikel 9, stk. 4 og 5 ikke anvendes, når passageren er en person med handicap eller dennes ledsager.

Det er vigtigt her at understrege, at der er behov for at sikre tilgængelighed til både overnatningssteder, transport og information. Desuden skal der være mulighed for at medbringe service- og førerhunde.

Artikel 14

DH mener, at der i forpligtelsen til at informere passagerne skal tilføjes, at der skal være tale om tilgængelige informationsmaterialer for personer med handicap (stk. 3), og at der skal stilles information i letlæst materiale for bl.a. personer med udviklingshæmning til rådighed.

Artikel 16a

Muligheden for at indsende en klage direkte til flyselskabet er en vigtig del af håndhævelsen af passagerrettigheder. DH byder derfor introduktionen af artikel 16a om passagerkrav og klager velkommen. Det er vigtigt, at både flyselskabets klagehåndteringsprocedure og de relevante nationale organer udpeget under artikel 16a (3) er tilgængelige. Dette inkluderer flyselskabets og det nationale organs hjemmesider, hvis klagen skal indsendes elektronisk.

Dansk Luftfart

1. Dansk Luftfart takker for det fremsendte materiale vedrørende EU-Kommissionens forslag til ændring af forordning 261/2004 og forordning 2027/97.
2. Kommissionens forslag til ændringer i forordning 261/2004 indeholder flere forbedringer i forhold til den gældende forordning, der fortolknings- og udmøntningsmæssigt har forladt sit oprindelige udgangspunkt.



3. Formålet med forordningen var at medvirke til en ændret adfærd hos luftfartsselskaberne med henblik på at reducere boaringafvisninger som følge af overbooking og såkaldte kommercielle aflysninger.
4. Formuleringer og definitioner af centrale begreber i den gældende forordning har på mange områder været utydelige, hvilket har givet anledning til flere domstolsafgørelser, der løbende har udbygget passagerernes rettigheder.
5. Det betyder dels, at det i dag er tæt på umuligt for passagerer og luftfartsselskaber at fastholde overblikket over gældende regler og praksis, og dels at domstolene markant har forskubbet balancen mellem luftfartsselskabernes pligter og økonomi og passagerernes rettigheder. Efter Dansk Luftfarts opfattelse indeholder den gældende retspraksis en betydelig mangel på proportionalitet i luftfartsselskabets disfavør.
6. Derfor er en revision af forordningen kærkommen, og vi er generelt tilfredse med ændringsforslaget, som i vores optik tilstræber en nødvendig harmonisering af regler samt en hensigtsmæssig proportionalitet mellem luftfartsselskabernes økonomi og forpligtelser og passagerernes rettigheder, hvilket er afgørende for at sikre tillid og fælles forståelse.
7. Kommissionens overvejelser i betragtningerne til forordningen understreger og tydeliggør nogen af de uhensigtsmæssigheder, som domstolsafgørelserne har medført, og som hverken kommer passagererne eller luftfartsselskaberne til gode.
8. Det er vores vurdering, at ændringsforslaget samlet set vil styrke passagerernes rettigheder og sikre luftfartsselskabernes økonomi.
9. Overblik over dansk luftfarts centrale ønsker
10. Vi ved, at der er mange interesser og ønsker i forhandlingerne, og medlemslandene, Europa-Parlamentet, Kommissionen og organisationerne har forskellige positioner.
11. For overskuelighedens skyld har vi opsummeret vores væsentligste bemærkninger, som vi gerne ser, at Danmarks forhandlingsmandat baserer sig på:
 - Ensartede, gennemsikkelige og harmoniserede regler for rettigheder, forpligtelser og håndhævelse.



- Sammenhæng mellem forsinkelsens varighed og rejsens længde, og at kompensation først tildeles ved 5 timers forsinkelse.
 - Oversigten over usædvanlige omstændigheder skal være ikke-udtømmende, og tekniske problemer, som ikke kunne være foregribet, skal altid betragtes som usædvanlige, ligesom strejker (interne såvel som eksterne) også bør forblive karakteriseret som usædvanlige omstændigheder.
 - Afgørende med en harmonisering af frister for at fremføre krav om kompensation (artikel 16a, stk. 2).
12. Vi har herudover en række bemærkninger til ændringsforslaget, som uddybes nedenfor.
13. Lange forsinkelser
14. Forslagets bestemmelser om kompensation ved lange forsinkelser indeholder efter vores vurdering en fin afvejning mellem passagerernes rettigheder på den ene side og luftfartsselskabernes økonomi og forpligtelser på den anden.
15. Vi bakker op om de fastsatte tids- og afstandsintervaller, og vi mener, at det er rimeligt, at der med forslaget her tilstræbes en større sammenhæng mellem rejsens længde og pris samt kompensationens udløsning og størrelse.
16. Kommissionen fremfører i betragtningerne til forslaget, at intentionen er give luftfartsselskaberne en reel mulighed for at afhjælpe årsagen til forsinkelsen inden for rimelig tid.
17. Hvis et fly eksempelvis bliver forsinket i en spansk lufthavn, og det pågældende luftfartsselskab så hurtigt som overhovedet muligt herefter sender et reservefly på vingerne fra Danmark, vil tidsgrænsen på tre timer alligevel være overskredet; uanset at luftfartsselskabet har reageret prompte og gjort alt i deres magt for at få et reservefly afsted.
18. Vi anerkender, at fem timers ventetid i en lufthavn kan opleves som lang tid, men set i forhold til hvilke operationelle udfordringer, der er ved at indsætte ekstra fly med kort aftræk, så mener vi, at forslagets tidsintervaller balancerer hensynet mellem passagerer og luftfartsselskaber.
19. Ændringsforslaget giver luftfartsselskaberne et stærkt økonomisk incitament til at minimere forsinkelsen i stedet for at



aflyse flyet, hvilket alt andet lige må være i passagerernes interesse.

20. Omlægning af rejsen

21. Vi noterer ændringsforslagets bestemmelse om ret til omlægning af rejsen med et andet luftfartsselskab efter 12 timer, hvis luftfartsselskabet ikke selv kan få passageren videre med egne fly.
22. Vi bemærker i den forbindelse, at ændringsforslaget, og i øvrigt også den nugældende forordning, ikke tildeler passagererne noget ret til omlægning ved forsinkelser. Der tildeles en ret til refusion ved en forsinkelse på mere end 5 timer, men ikke omlægning.
23. Retten til omlægning træder alene i kraft ved aflysninger. Det er en vigtig distinktion, fordi en forsinkelse i sagens natur ikke retfærdiggør en omlægning, fordi passageren forventes at ankomme til destinationen. måske forsinket, men med det planlagte fly, og i øvrigt tildeles kompensation for forsinkelsen.
24. Ved en aflysning har luftfartsselskabet 12 timer til at omlægge rejsen med et af selskabets egne fly og vil herefter være tvunget til at omlægge rejsen via andre selskaber. Det vil være en forskellige byrde afhængig af luftfartsselskabet, hvor netværksselskaber typisk vil have lettere adgang til ombooking via andre selskaber, mens punkt-til-punkt selskaber og charterselskaber typisk vil være mere udfordret på ombooking til andre selskaber.
25. Den foreslåede grænse på 12 timer er derfor umiddelbart en rimelig balance.

26. Ikke-opnået tilslutningsforbindelse

27. Bestemmelsen i ændringsforslaget bevirker, at det vil blive meget ufordelagtigt for mindre, regionale luftfartsselskaber at indgå i samarbejdsaftaler med større selskaber om at lave såkaldte code-share eller interline-aftaler. Med disse aftaler er det muligt for passageren at flyve på en sammenhængende billet med forskellige selskaber via en transferlufthavn til en lufthavn, uden at skulle håndtere sin bagage ved hver mellemlanding.



28. Sådan som bestemmelsen står nu, placeres hele kompensationsansvaret på det mindre luftfartsselskab ved forsinkelser, som altså risikerer at skulle udbetale kompensation i en størrelse, der langt overstiger rejsens pris.
29. Bestemmelsen risikerer at medføre en kraftig forringelse for passagerne, fordi ingen selskaber kan forventes at tilbyde et transferprodukt på de her vilkår på grund af stor økonomisk risiko. Det vil betyde, at mange rejsende selv skal tjekke bagage ind ved en mellemlanding (ud og ind af lufthavnen), og det må også forventes, at der vil være væsentligt mere ventetid ved en mellemlanding.
30. Det er vores opfattelse, at denne bestemmelse bør udgå.
31. Håndhævelse
32. Hidtil har det været et væsentligt problem med de gældende bestemmelser, at fortolkninger og afgørelser af de nationale håndhævelsesorganer ikke har været gennemført på en ensartet måde mellem medlemslandene. Specielt er det et problem, at nogen luftfartsselskaber undlader at følge de afgørelser, der er truffet på et retmæssigt grundlag i en anden medlemsstat. Det leder dels til konkurrenceforvridning, men resulterer eventuelt også i skærpede og uproportionelle krav til de mange aktører, der respekterer og overholder reglerne.
33. I disse situationer er det særligt vigtigt, at håndhævelsesbeføjelserne for de nationale organer er indrettet til at sikre harmoniseret udmøntning af reglerne.
34. Vi finder det derfor positivt, at Kommissionens forslag indeholder håndhævelsesbestemmelser (artikel 16), der er væsentligt udvidet i forhold til de gældende bestemmelser. Det bør dog overvejes, hvor vidt der kan gives adgang til endnu mere "afskrækkende" sanktioner over for aktører, der gentagne gange overtræder reglerne eller ignorerer afgørelser.
35. Klagefrist
36. Det er afgørende at sikre ensartet håndhævelse på tværs af medlemslandene. Ændringsforslagets bestemmelse om en klagefrist i artikel 16a, stk. 2 er derfor en særdeles positiv tilføjelse til forordningen.



37. Med denne forpligtelse vil der på tværs af medlemslandene være en ensartet og letforståelig proces for fremsættelse af krav og afgørelse.

38. Delvist forbud på no-show

39. Ændringsforslaget indfører et såkaldt delvist forbud mod no-show politikken. Det er vores vurdering, at luftfartsselskaberne skal have den nødvendige frihed til at fastsætte deres produkter, services og priser på kommercielle vilkår.

40. Det bør ikke være tilladt, at nogen billetsselskaber eller forbrugere specialiserer sig i med overlæg at udnytte luftfartsselskabernes prisstrukturer til at købe en flybillet til en rejse, som man ved, at man ikke vil benytte.

41. Vi opfordrer derfor til, at luftfartsselskabernes får frihed til at fastsætte vilkår og betingelser for deres produkter og services.

42. Usædvanlige omstændigheder

Ikke-udtømmende liste

43. Det er umuligt at lave en opdateret liste over gældende usædvanlige omstændigheder. Luftfarten er kompleks, og der kan i morgen opstå en omstændighed, som vi i dag ikke kan forudse.

44. Derfor bakker vi op om ændringsforslagets tilgang med en ikke-udtømmende liste, hvor der fortsat er en vis fleksibilitet og dynamik.

Tekniske problemer er usædvanlige

45. Vi finder det helt afgørende, at luftfartsselskaberne ikke kan straffes for tekniske problemer, som de ikke med rimelighed har haft mulighed for at foregribe. Hvis et fly har overholdt samtlige service og vedligehold, vil det altid være uden for luftfartsselskabet kontrol, hvis der opstår en teknisk fejl.

46. Hvis man følger forbrugerorganisationernes og Europa-Parlamentets indstilling om, at tekniske problemer aldrig kan være usædvanlige, vil man risikere at skubbe luftfartssikkerheden i en negativ retning. Det vil indføre et negativt incitament til at få flyet på vingerne, og det vil være imod den velcementerede sikkerhedsånd og -praksis, som i dag og historisk har været fremherskende i luftfartsbranchen. Det kan vi på ingen møder støtte, og det er efter vores vurdering en klar misforståelse af god forbrugerbeskyttelse.



Interne strejker og arbejdsnedlægges skal være usædvanlig omstændighed

47. Det fremgår desuden af rammenotatet, at EU-Domstolen i 2021 afgjorde, at interne strejker ikke kan betragtes som usædvanlige omstændigheder. Det udgør efter vores vurdering en potentiel trussel for den danske model, fordi afgørelsen rykker kraftigt ved magtbalancen på arbejdsmarkedet mellem arbejdsgiver og arbejdstager.
48. Derfor noterer vi med tilfredshed, at interne strejker ikke specifikt fremgår af oversigten i bilag 1, og vi vil opfordre til, at man fra dansk side på det kraftigste arbejder på, at interne strejker, og enhver arbejdsnedlæggelse, altid vil være at betragte som usædvanlig.

Varighed af følgevirkninger efter "usædvanlige omstændigheder" (artikel 5, stk. 3).

49. Det foreslås heri, at "usædvanlige omstændigheder" kun kan påberåbes for den berørte flyvning eller de tidligere flyvninger med samme luftfartøj. Bestemmelsen ignorerer luftfartens særlige karakter, idet for eksempel effekten af en snestorm ofte kan være, at luftfartsselskabet ikke har mulighed for at gennemføre planlagte flyvninger umiddelbart efter. Vi finder, at der bør arbejdes for, at der i særskilte situationer kan indtræde en vis "karenstid", hvorunder luftfartsselskabet ikke er kompensationspligtig.
50. SAS har i sit høringssvar foreslået en ændring af teksten i bilag 1, punkt ii og til punkt 2 litra 1, som vi bakker op om.
51. Særskilt undtagelse for flyvninger på Grønland
52. Som det også fremgår af rammenotat, er der en særskilt problematik vedrørende flyvninger i Grønland, og det er selvsagt afgørende, at ændringsforslaget ikke ender med at pålægge Air Greenland en urimelig og ødelæggende økonomisk byrde. Vi opfordrer til, at Danmark arbejder for en særskilt undtagelse herfor.
53. Øvrige bemærkninger
54. Udover ovennævnte bemærkninger, har SAS har i sit hørings-svar angivet en række kommentarer og forslag specielt vedrørende artikel 3, stk. 4; artikel 7; artikel 8, stk. 5; artikel 8, stk.



6; artikel 9 og artikel 14, stk. 5 og 6. Dansk Luftfart kan tilslutte sig disse bemærkninger.

55. Vi har ikke umiddelbart bemærkninger til forslaget om ændringer i forordning 2027/97 (bagage og erstatningsansvar), men henviser dog til SAS' bemærkning til artikel 6a.
56. Vi står naturligvis til rådighed i den videre proces. Bemærkningerne afgives også på vegne af DI Transport.

Erhvervsflyvningers Sammenslutning (ES)

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over flypassagerrettigheder i forbindelse med forordningen om flypassagerers rettigheder (Europa-Kommissionens forslag til ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage).

ES har tidligere haft bemærkninger vedr. usædvanlige omstændigheder.

Dette fokusområde har ES også bemærkninger til i denne høring.

Definition på "usædvanlige omstændigheder":

Forslaget definerer entydigt begrebet på linje med Domstolens kendelse i sag C-549/07 (Wallentin-Herman), dvs. omstændigheder, der på grund deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Endvidere indfører forslaget af hensyn til yderligere retssikkerhed en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der skal betragtes som usædvanlige, og omstændigheder, der skal betragtes som ikke-usædvanlige (artikel 1, stk. 1, litra e), i forslaget - artikel 2, litra m), i den ændrede forordning (EF) nr. 261/2004 - og bilag 1).

Sagsarbejdet:

For at øge retssikkerheden for luftfartsselskaber og flypassagerer er det nødvendigt med en mere præcis definition af begrebet "usædvanlige omstændigheder", hvor der tages hensyn til dommen fra Den Europæiske Unions Domstol i sag C-549/07 (Wallentin-Herman). Sådan en definition bør præciseres yderligere med en



ikkeudtømmende liste over omstændigheder, som klart kan identificeres som usædvanlige eller ikke.

Variant 2a: den tid, der går, fra passageren får ret til kompensation i tilfælde af forsinkelser, øges fra de nuværende tre timer til mindst fem timer (den valgte variant).

Variant 2b: begrebet "usædvanlige omstændigheder" udvides til at omfatte fleste tekniske fejl.

Forslaget:

Der tilføjes følgende definitioner:

"m) "usædvanlige omstændigheder": omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led idet berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. I forbindelse med denne forordning omfatter usædvanlige omstændigheder de i bilaget anførte omstændigheder.

Bilaget vedr. ikke usædvanlige omstændigheder:

1. Følgende omstændigheder anses for at være usædvanlige:

ii. tekniske problemer, som ikke er en del af luftfartøjets normale drift, f.eks. konstatering af en defekt under gennemførelsen af den pågældende flyvning, som gør det umuligt at fortsætte flyvningen normalt; eller en skjult defekt, som opdages af fabrikanten eller en kompetent myndighed, og som indvirker på flysikkerheden.

2. Følgende omstændigheder anses ikke for at være usædvanlige:

i. tekniske problemer, som er en del af luftfartøjets normale drift, f.eks. et problem, der er konstateret under rutinevedligeholdelsen eller under inspektion af luftfartøjet før flyvningen, eller som opstår, fordi denne vedligeholdelse eller inspektion før flyvningen ikke er udført korrekt.

Bemærkninger:

Det vurderes som meget uheldigt at sondre mellem tekniske problemer, som ikke er en del af luftfartøjets normale drift og tekniske problemer, som er en del af luftfartøjets normale drift.

Flyvesikkerheden må vægtes over andre forhold.



Det er klart, at en konstateret defekt under flyvning er en usædvanlig omstændighed.

Luftfartøjets foreskrevne inspektioner er garanten for, at flyet er luftdygtigt.

Opdager man en defekt under eftersynet, som kan ses at medføre en forsinkelse, bør denne situation også indgå som en usædvanlig hændelse.

En stor sikkerhedsmæssig risiko kan opstå, hvis værkstedet lader en opdaget men tidskrævende defekt passere under eftersynet for at overholde tidsfristen, og lader luftfartøjet starte for herefter i luften erklære en defekt, som gør det umuligt at gennemføre flyvningen.

Anbefaling:

1. Tekniske problemer, som er en del af luftfartøjets normale drift, f.eks. et problem, der er konstateret under rutinevedligeholdelsen eller under inspektion af luftfartøjet før flyvningen anbefales omfattet af "omstændigheder, som anses for at være usædvanlige".
2. Tekniske problemer, som opstår, fordi vedligeholdelse eller inspektion før flyvningen ikke er udført korrekt.

Jettime

Jettime a/s' høringssvar til forordning om flypassagers rettigheder (Europa- Kommissionens forslag til ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om compensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage)

Jettime a/s ("Jettime") takker indledningsvist Transportministeriet for muligheden for at afgive høringssvar til Kommissionens forslag til ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om compensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser ("Forordning nr. 261/04").

Jettime har følgende bemærkninger til forslaget til ændring af Forordning nr. 261/04:



- i. Jettime er meget positiv over for den foreslåede artikel 6, stk. 2, der fastsætter klare tidsgrænser for forsinkelser, der udløser kompensation. Forslagets bestemmelse medfører, at luftfartsselskaberne reelt vil have en mulighed for at foretage afhjælpning. Herudover er det positivt, at der er foretaget en afvejning af passagerernes rettigheder over for luftfartsselskabernes forpligtelser.
- ii. I udkastet foreslås det i 6. betragtning, at passagererne bør kunne vælge, hvilken lov de vil påberåbe sig for deres krav, men at de ikke skal have ret til at kunne kumulere kompensation for det samme problem under både direktiv (EU) 2015/2302 om pakkerejser (gennemført ved nationale pakke-rejselove) og Forordning nr. 261/04. Samtidig understreges det, at det ikke bør være passagerernes problem, hvordan luftfartsselskaberne og rejsearrangørerne fordeler sådanne krav mellem sig. Dette harmoniserer med, hvad der på nu-værende tidspunkt fremgår af direktiv (EU) 2015/2302 om pakkerejser. Dog ser Jettime gerne, at det tydeliggøres, hvordan udgifterne skal fordeles, så luftfartsselskaberne og rejsearrangørerne ikke selv skal forhandle om dette.
- iii. Den foreslåede tidsgrænse på 12 timer i artikel 8, stk. 5, virker rimelig. En lavere grænse kan i visse tilfælde være helt urealistisk, særligt for charterselskaber, der ikke har et billetsamarbejde med andre flyselskaber og derfor skal booke nye billetter til samtlige passagerer på samme måde, som passagererne selv ville gøre det. Jettime er endvidere positiv over, at bestemmelsen præciserer, at ombookingen kun skal ske ved "aflysning".
- iv. Jettime er positiv over for den foreslåede artikel 16 a, stk. 2, om klageadgang og -frist, idet bestemmelsen harmoniserer reglerne om rettigheder, forpligtelser og håndhævelse.
- v. Udkastet foreslår, at definitionen af "aflysning" i artikel 2, stk. 1, litra l) udvides til at omfatte situationer, hvor flyet letter, men derefter tvinges til at lande i en anden lufthavn end bestemmelseslufthavnen eller vender tilbage til afgangslufthavnen. Jettime mener, at en sådan situation ikke bør betragtes som en aflysning, da beslutningen om en sådan handling altid træffes af kaptajnen ud fra sikkerhedsmæssige hensyn. Det afgørende bør være, at ruten ankommer til sin destination hurtigst muligt og med det højeste sikkerhedsniveau. Jettime er opmærksom på, at mellemlandinger af tekniske eller driftsmæssige årsager ikke medregnes, men bemærker, at nødsituationer som sygdom blandt passagerer eller besætningens



hviletid også kan føre til sikkerhedsmæssigt begrundede mellem-landinger. Som bestemmelsen er udformet, vil en mellem-landing begrundet i disse nævnte situationer dog medføre, at flyvningen betragtes som aflyst, hvilket Jettime finder uensigtsmæssigt.

- vi. Jettime er positiv over for det foreslåede bilag i) vedrørende en ikke-udtømmende liste over ekstraordinære omstændigheder, som dog allerede er fast- lagt i retspraksis.

Forbrugerrådet tænker

Høringssvaret er opbygget:

1. Bemærkninger om revision
2. Hovedproblemer der er ufravigelige
3. Nye muligheder for luftfartsselskabers pligt til automatisk at kompensere samt at betale morarenter ved for sen betaling, indføre nødvendig og hurtigt information, præcisering af lovgivningen, en digital mulighed samt en række forslag til forbedret håndhævelse.
4. Bemærkninger til konkret lovgivning samt foreliggende forslag.

1. Bemærkninger til revision

Forordning 261/2004 trænger til en opdatering med fokus på gennemsigtighed, forbedringer og bedre sanktionsmuligheder. Det er vigtigt at undgå forringelser flypassagers rettigheder eller tilføre kompleksitet. Rettighederne skal være tydelige, håndhæves effektivt og sikre incitament for luftfartsselskaberne til at overholde deres forpligtelser.

Vi er bekymrede for, at revisionen kan medføre væsentlige forringelser og yderligere kompleksitet. Fokus bør ikke være på at indskrænke rettigheder eller gøre dem mere uigennemskuelige. De nuværende regler har været med til at reducere antallet af forsinkelser og aflysninger, og vi frygter, at luftfartsselskaberne vil miste incitamenterne til overholdelse, hvis reglerne forringes.

Revisionen er en kærdommen anledning til at få gjort op med uklare definitioner og få indført domspraksis. Det er også en oplagt anledning til at øge muligheder for håndhævelse samt at gøre reglerne klarere og mere forståelige, samt klageproceduren nemmere.

Vi foreslår at der indføres automatisk compensation og refusion til berørte passagerer. Oplysningerne, der vil skulle bruges hertil er



klar, det handler blot om, at det gøres lovpligtigt. Automatisk kompensation og refusion har potentiale for at gøre op med en lang række af de problemer, som der eksisterer nu.

Det bør være et opmærksomhedspunkt, at der mangler nyere data efter covid-19. Det bør ligeledes være et opmærksomhedspunkt, at flere forslag fra Europa-Kommissionen bygger på meget spinkle data fra luftfartsselskaber.

Europa-Kommissionens forslag fra 2013 og det kroatiske kompromisforslag fra marts 2020 indeholder væsentlige forringelser og øget kompleksitet, hvilket vi ikke kan støtte som helhed. De positive elementer overskygges af negative konsekvenser, som fx: at fjerne retten til omlægning ved først-givne lejlighed, længere forsinkelser før retten til kompensation, øget kompleksitet i kompensationsberettigelse, bred definition på usædvanlige omstændigheder, begrænsning af omsorgspligten, kortere og ukendt tidsfrist for at klage samt manglende fokus på strengere sanktioner.

Med forslagene frygter vi, at antallet af forstyrrelser vil stige samt at flypassagererne er ringere stillet og har sværere ved at håndhæve deres rettigheder, end de har nu.

2. Hovedproblemer, der er ufravigelige

Hovedproblemerne i 261/2004 er uklarheder, mangel på automatisk kompensation, manglende sanktioner samt kompliceret håndhævelse:

- **Uklarhed og komplekse rettigheder.** Høj kompleksitet og mange undtagelser gør det svært for passagerer at forstå og håndhæve deres rettigheder. Dertil kommer, at der er for bredt rum for fortolkning af forpligtelser for luftfartsselskaberne, men også at håndhævelsesorganer og landene imellem.
- **Der mangler automatisk kompensation af berørte flypassagerer.** I langt de fleste tilfælde ligger luftfartsselskaberne allerede inde med betalingsoplysningerne, så det bør være nemt administrativt. Det er også selskaberne, der ligger inde med oplysninger om grunden til rejseforstyrrelsen og hvem de berørte passagerer er, så de er nærmest til at overholde forpligtelser frem for, at passageren ud over forstyrrelsen



også skal have besvær med at indhente sin berettigede refusion eller kompensation².

- **Utilstrækkelige sanktioner.** Der er behov for at sanktionsmuligheder dækker alle rettigheder, fx omlægning ved først-givne lejlighed, ret til information ved aflysning og forsinkelser, svartid eller manglende svar fra selskaberne ved klager fra passagerer samt ret til forplejning.
- **Komplicerede klageprocesser:** Klager skal indgives i afrejselandet, hvilket komplicerer processen, og der mangler effektiv opfølgning på klager. Dertil kommer manglende kendskab til rettigheder samt luftfartsselskaber, der ikke svarer på henvendelser. Det vidner brugen af private kompensationsselskaber om.

Punkterne anser vi ikke kun være til gene for flypassagerer, men også til gene for luftfartsselskaber, der har udgifter til administration og sagsomkostninger, nationale håndhævelsesorganer, der modtager mange sager, samt de nationale domstole, der modtog 14.315 sager om kompensation for flyrejser i 2023.

Det er essentielt at rette op på disse problematikker frem for at skabe nye rettigheder eller forpligtelser.

3. Nye muligheder

Revisionen åbner mulighed for seriøse og innovative foranstaltninger, der indebærer reelle forbedringer. Vi har skitseret en række muligheder, der er inddelt i temaerne; luftfartsselskabers pligt, nødvendig information, præcisering af lovgivningen, bedre håndhævelse samt digital mulighed. De har alle flere punkter med forslag til forbedringer.

Mulighed for at pålægge luftfartsselskabet pligt til:

- **Automatisk kompensation og refusion** jf. Den Europæiske Revisionsrets anbefaling³. I Grækenland anmoder luftfartsselskaber om hovedpassagerens bankkonto, hvorefter de berettigede beløb udbetales automatisk. Tiltaget er kommet efter, at

² [Flyselskaber bør automatisk udbetale kompensation ved forsinkelser og aflysninger - Altinget: Transport o](#)

³ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSEN-GER_RIGHTS_EN.pdf



klagefirmaer har søgt kompensation på vegne af passagerer, der ikke har klaget. Luftfartsselskaberne bør forpligtes til automatisk (uden en specifik anmodning) at udbetale kompensation til de passagerer, der har givet de nødvendige oplysninger på tidspunktet for billetkøbet.

- **Mora-renter ved forsinket udbetaling.** Det er et generelt problem, at flyselskaber ikke overholder de fastsatte tidsgrænser for udbetaling af refusion og kompensation. Behovet sås ekstra tydeligt under covid-19⁴. Luftfartsselskaberne bør, ligesom forbrugerne bliver, pålægges morarenter ved for sen betaling. Det vil være med til at skabe incitament til at betale til tiden.

Mulighed for at indføre nødvendig information:

- **Personer med nedsat mobilitet har behov for tilstrækkelige oplysninger om vilkår samt praktiske foranstaltninger.** Det er en gruppe af passagerer med særlige behov, der ofte ikke håndhæver deres rettigheder, da de ikke ved, hvad de kan forvente. Dertil kommer, at ledsagere bør kunne rejse gratis med ligesom i Canada.
- **Minimumsstandard for den information, der skal gives til passageren ved rejseforstyrrelser.** Informationsforpligtigelsen indeholder intet krav om, at luftfartsselskaberne oplyser den forventede varighed af forsinkelse eller hvordan, at passageren kan komme videre. Det bør oplyses, så snart forstyrrelsen opstår, så passageren kan planlægge efter dette jf. anbefaling fra Den Europæiske Revisionsret. Dertil kommer, at passageren bør få udleveret sine rettigheder straks.
- **Offentliggørelse af årsagen til forstyrrelser senest 48 timer efter den pågældende rejseforstyrrelse.** De fleste klager handler om, hvorvidt en forstyrrelse er pga. usædvanlige omstændigheder. Luftfartsselskabernes offentliggørelse bør være evidensbaseret.
- **Luftfartsselskaber skal kunne dokumentere, at de har informeret passagerne straks ved forstyrrelser.** Denne

⁴ [Forbrugerrådet kræver handling: Politianmeld dem - og læg renter på - Ekstra Bladet](#)



information skal indeholde mail og adresse i Danmark, således at stævning med videre kan forkyndes.

- **Nationale håndhævelsesorganer bør rapportere om frekvens, årsager og de ruter, som er mest påvirket af rejseafbrydelser inden for deres kompetenceområde** jf. anbefaling fra Den Europæiske Revisionsret. Det vil hjælpe passagerer med at navigere, og vores erfaring i Forbrugerrådet Tænk er, at virksomheder går langt for ikke at komme på den type lister, så det vil tilskynde dem til overholdelse.

Mulighed for at præcisere lovgivning:

- **Klare regler for vouchers**, der følger Europa-Kommissionens henstilling fra 2020⁵.
- **Afskrækkende sanktioner** baseret på en procentdel af et luftfartsselskabs årlige globale omsætning.
- **Inddragelse af Montreal-Konventionen om erstatningsansvar** fx om bagage eller udgifter ved længere forsinkelser og aflysninger. Revisionen bør inkludere bedre sammenhæng med Montreal-Konventionen og der bør være mulighed for sanktioner ved manglende efterlevelse.
- **Ansvarsplacering for mellemhandlere.** Sanktionerne fra 2023-forslag for vage til at sikre en reel effekt.

Digital mulighed:

- **The European Digital Identify Regulation (EDI) bør bruges frem for andre løsninger**, når den er implementeret. Den vil øge passagerens digitale sikkerhed.

Bedre mulighed for at nationale håndhævelsesorganer kan håndhæve:

- **Juridisk bindende afgørelser.** Afgørelser truffet af nationale håndhævelsesorganer eller alternative tvistbilæggelsesordninger bør være juridisk bindende. Luftfartsselskaber, der ikke efterlever afgørelserne bør kunne indbringes for domstolene og

⁵ [L_2020151DA.01001001.xml](#)



fx få frataget landingstilladelser. I Spanien har myndighederne mulighed for at pålægge luftfartsselskaberne bøder.

- **Formaliserede netværk af nationale håndhævelsesorganer med harmoniserede beføjelser**, særligt med henblik på at hindre overtrædelse af forordning 261/2004 i hele EU.
- **Ens afgørelse for alle passagerer på samme afgang.** Håndhævelsesorganer bør træffe afgørelser for samtlige passagerer på den samme flyvning og dermed undgå forskelsbehandling.
- **Europa-Kommissionen bør kunne indhente de nødvendige oplysninger fra de nationale håndhævelsesorganer** for at få et samlet overblik over status for håndhævelsen og at give Kommissionen mandat til at udføre kvalitetskontrol af håndhævelsespraksis i de nationale håndhævelsesorganer.

4. Bemærkninger til konkret lovgivning samt foreliggende forslag

- a. Usædvanlige omstændigheder bør defineres som force majeure
- b. Retten til kompensation efter tre timers forsinkelse bør fastholdes og forblive ensartet
- c. Kompensationens størrelse har ikke ændret sig siden 2004 og bør mindst fastholdes på dette niveau
- d. Flypassagerer bør være beskyttet under hele rejsen, kompenseres og have forplejning, hvis de mister en tilsluttet flyforbindelse
- e. Omlægning af rejsen til førstgivne lejlighed bør bevares og suppleres med sanktionsmuligheder
- f. Der bør ikke være begrænsninger i retten til forplejning ved usædvanlige omstændigheder, og sanktionsmuligheder bør tilføjes
- g. Luftfartsselskaberne bør have klare frister for at svare på henvendelser og klager og der bør tilføjes sanktionsmuligheder
- h. "No-show"-klausuler bør forbydes helt og ikke kun delvist i.



- i. Luftfartsselskabernes bagagepolitikker bør granskes
- j. Passagererne bør beskyttes i tilfælde af luftfartsselskabers konkurs.

a. Usædvanlige omstændigheder bør defineres som force majeure

Begrebet *usædvanlige omstændigheder* i forordning 261/2004 betragning (15) har åbnet for en bred fortolkning af, hvad der betegnes som sådanne og dermed begrænser flypassagerens rettigheder. 2013-forslaget og 2020 forslaget lægger op til nye definitioner.

Force majeure bør efter vores opfattelse ikke omfatte normalt forekommende situationer. For eksempel bør askeskyen i 2010, naturkatastrofer, krig eller terror anses for *force majeure/usædvanlige omstændigheder*. Modsat bør tekniske problemer, skjulte fejl uden for rutine-vedligeholdelse, sne eller is i lufthavne samt strejker blandt luftfartsselskabets eget personale anses som normalt forekommende eller påregnelige problemer og dermed ikke kvalificeres som *force majeure*. Det bør præciseres, at der skal være tale om en reel *force majeure*-situation, hvis luftfartsselskabet skal kunne undgå at udbetale kompensation for de gener, flypassageren oplever.

Vi støtter desuden indførelsen af en *udtømmende liste* over usædvanlige omstændigheder. I så fald bør der lægges vægt på en tydelig kommunikation af, hvilke hændelser der betragtes som *force majeure*. Hvis begrebet *force majeure* anvendes, bør det præciseres, at disse begivenheder kan være uforudsigelige.

Derudover bør luftfartsselskaberne forpligtes til at offentliggøre en rapport til passagererne senest 48 timer efter en rejseforstyrrelse med oplysninger om årsagen samt en præcisering af, om denne skyldtes *force majeure/usædvanlige omstændigheder*.

Vi finder, at begrebet *uventede sikkerhedsmangler ved flyvningen* ikke bør anses som *force majeure/usædvanlig omstændighed*, da formuleringen er for vag og upræcis. I et fly vil ethvert teknisk problem være sikkerhedsrelateret, og en formulering af denne type kan friste luftfartsselskaberne til at misbruge undtagelsen for at omgå kompensationsforpligtelser. Dette er særligt problematisk,



da tekniske problemer kan være årsag til op til 50 % af aflysningerne⁶.

Det bør desuden præciseres, at strejke ikke generelt bør betragtes som *force majeure/usædvanlig omstændighed*. Det bør bero på, hvorvidt luftfartsselskabet kan siges at være skyld i strejken eller ej. Vi mener, at der bør lægges vægt på EU-Domstolens kendelse⁷, hvor det blev fastslået, at spontane strejker blandt luftfartspersonale ikke anses for en usædvanlig omstændighed.

Op til 25 % af aflysningerne skyldes personalemangel eller personalerelaterede problemer⁸. Indførelsen af en generel undtagelse for alle strejker vil derfor potentielt kunne skade et stort antal passagerer, hvilket blev tydeligt under Ryanairs strejker i 2017 og 2018.

b. Retten til kompensation efter tre timers forsinkelse bør fastholdes og forblive ensartet

Retten til kompensation ved tre timers forsinkelse⁹ er velkendt, let at kommunikere og bredt anerkendt blandt passagerer. Det er derfor afgørende, at denne tidsgrænse fastholdes og ikke ændres. Klare og enkle regler er essentielle for at sikre forståelse og overholdelse blandt alle interessenter¹⁰. Vi mener desuden, at op til tre timer i forvejen er lang ventetid, der ikke kompenseres.

En forhøjelse af tidsgrænsen til fem timer for rejser inden for EU, som 2013-forslaget kommer med, vil afskære langt de fleste passagerer fra at modtage kompensation ved forsinkelser. Selvom en forlængelse af grænsen vil give luftfartsselskaberne større fleksibilitet, vil det svække passagerernes rettigheder betydeligt. Den nuværende tre-timers grænse bidrager til, at flyselskaber aktivt arbejder på at holde forsinkelserne inden for denne tidsramme. Hvis grænsen var lavere, så ville forsinkelserne sandsynligvis også være

⁶ Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU"

⁷ De forenede sager C 195/17, C 197/17 to C 203/17, C 226/17, C 228/17, C 254/17, C 274/17, C 275/17, C 278/17 to C 286/17 og C 290/17 to C 292/17, Helga Krüsemann and Others v TUIfly.

⁸ Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU",

⁹ Forordning 261/2004, artikel 6

¹⁰ Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU", figur 2.9



kortere. Statistikker viser, at de fleste forsinkelser ligger i intervallet 2-4 timer ved ankomst¹¹.

2013-forslaget om forhøjede tidsgrænser på 5, 9 og 12 timer uden for EU baseret på rejsens længde vil medføre, at langt de fleste forsinkelser ikke længere berettiger til kompensation. Dette ville udgøre en væsentlig og uacceptabel forringelse af passagerrettighederne. Det samme gælder for tidligere forslag fra Europa-Parlamentet om grænser på 3, 5 og 7 timer. Dertil kommer, at det gøres fuldstændigt uigennemskueligt for passageren, medmindre der indføres automatisk kompensation.

Retten til kompensation fungerer som en vigtig incitamentsmekanisme for luftfartsselskaberne til at minimere forsinkelser og sikre en høj driftsstandard.

c. Kompensationens størrelse har ikke ændret sig siden 2004 og bør mindst fastholdes på dette niveau

Beløbet blev fastsat for at have en afskrækkende effekt og kompensere for de gener, flypassagerer oplever ved aflysninger, overbooking og store forsinkelser, som EU-Domstolen har anerkendt i Sturgeon-dommen¹². Kompensationen er ikke blevet justeret for inflation, som er steget med over 25%¹³. I New Zealand er kompensationen for indenrigsflyvninger 10 gange billetprisen, uanset distancen¹⁴.

Luftfartsselskaberne er kun forpligtet til at kompensere, når forstyrrelserne kan tilskrives deres egen fejl, dvs. når de ikke har overholdt EU-forordningen og domspraksis. I 2018 kunne næsten to tredjedele af aflysningerne og forsinkelserne tilskrives selskaberne¹⁵. Dette er endnu en god grund til at indføre automatisk kompensation.

En øget bevidsthed blandt passagererne om deres rettigheder og udøvelsen af disse rettigheder, hvilket i øvrigt ikke er helt enkelt,

¹¹ Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU", figur 2.9.

¹² De forenede sager C-402/07 og C-432/07 "Sturgeon"

¹³ www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSEN-GER_RIGHTS_EN.pdf

¹⁴ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSEN-GER_RIGHTS_EN.pdf

¹⁵ Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU"



bør under ingen omstændigheder kunne bruges som en begrundelse for at forringe rettighederne.

d. Flypassagerer bør være beskyttet under hele rejsen, kompenseres og have forplejning, hvis de mister en tilsluttet flyforbindelse

Retten til forplejning og compensation, hvis en tilsluttet forbindelse ikke nås, er inkluderet i Europa-Kommissionens forslag og gælder for flyvninger under samme aftale, hvilket vi støtter.

Passagerer, der køber en "tilsluttet billet" til et luftfartsselskab, bør være beskyttet gennem hele rejsen. At en del af rejsen udføres af et andet luftfartsselskab, at forstyrrelsen sker uden for EU, eller at omstigningstiden er kort, bør ikke påvirke passagerernes rettigheder.

Billetsælgeren bør altid være forpligtet over for passageren, som defineret i Montreal-konventionen¹⁶. Det er derefter op til luftfartsselskaberne at aftale fordelingen af forpligtelsen og sikre effektiv klageadgang, som anbefalet i undersøgelsen¹⁷.

Det bør være specificeret, at det første luftfartsselskab skal sørge for forplejning, hvis det er skyld i at et tilslutningsfly ikke nås.

e. Omlægning af rejsen til førstgivne lejlighed bør bevares og suppleres med sanktionsmuligheder

Ifølge artikel 8,1.b) i forordning 261/2004 skal flypassageren ved aflysning tilbydes *omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed*. Denne bestemmelse er dog blevet fortolket og håndhævet forskelligt i medlemslandene, og der er ingen sanktioner, hvis den ikke overholdes, hvilket ikke gavner passagererne.

Passagerernes næstvigtigste prioritet ved en rejseforstyrrelse er hurtigt at nå deres destination, men ofte lever luftfartsselskaberne ikke op til disse forventninger¹⁸.

¹⁶ Artikel 40 i Konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen)

¹⁷ Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU"

¹⁸ Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU.



Det bør præciseres, at *omlægning til førstgivne lejlighed* også gælder via andre luftfartsselskaber eller transportformer. En grænse på 6 eller 12 timer før denne ret kan udnyttes er for lang, da den yderligere forsinker passagererne. Der bør ikke være en grænse, men retten bør bevares.

I den reviderede tekst bør det klart fremgå, at retten til omlægning gælder til *førstgivne lejlighed*, herunder via andre luftfartsselskaber, som anerkendt af den østrigske højesteret¹⁹. Luftfartsselskaber bør også forpligtes til at refundere udgifter, hvis omlægningen sker fra en anden lufthavn.

Endelig bør det specificeres, at *sammenlignelige transportbetingelser* også skal være fordelagtige for passageren. Der findes eksempler²⁰ på, at passagerer ikke har fået deres rejse omlagt ved førstgivne lejlighed, med henvisning til, at der først var sammenlignelig transport flere dage senere. Det kan føre til lange ventetider.

f. Der bør ikke være begrænsninger i retten til forplejning ved usædvanlige omstændigheder, og sanktionsmuligheder bør tilføjes

Hvis forstyrrelser skyldes usædvanlige omstændigheder, har passagererne ikke ret til compensation, men retten til forplejning/bi-stand er afgørende og bør ikke begrænses. Passagerernes førsteprioritet ved rejseforstyrrelser er at der bliver sørget ordentligt for dem, og dette bør ikke tilsidesættes.

Der bør ikke være begrænsning på antallet eller prisen for overnatninger. Hvis en grænse indføres, bør den som minimum være fem nætter. Der bør heller ikke være begrænsninger på udgifterne til overnatning, da disse ikke kan forudses i *force majeure*-situationer. Forslaget om begrænsning af udgifter er baseret på mangelfulde data fra luftfartsselskaberne²¹.

¹⁹ I 2018 afgav den østrigske højesteret en kendelse - OGH 1 Ob 133/18t - om omlægning af passagerers rejser. Ifølge kendelsen er luftfartsselskaberne forpligtet til at omlægge passagerernes rejser til konkurrerende luftfartsselskaber

²⁰ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_EN.pdf

²¹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_EN.pdf



Det bør klart defineres, hvor meget passageren kan bruge til snack, måltider og forfriskninger, og det bør holdes simpelt.

Desuden mangler der sanktionsmuligheder i forordning 261/2004, hvis disse forpligtelser ikke overholdes.

g. Luftfartsselskaberne bør have klare frister for at svare på henvendelser og klager og der bør tilføjes sanktionsmuligheder

Passagerer har ofte svært ved at få hurtige og detaljerede svar på deres klager, og derfor støtter vi Kommissionens og Parlamentets forslag om at indføre korte og harmoniserede frister for luftfartsselskaber til at besvare klager. Kommissionen foreslår to måneder, hvilket vi finder for lang tid, men vi støtter princippet.

Vi er derimod imod at indføre en tidsramme for, hvornår passagererne kan indsende klager. Der er allerede nationale lovgivninger, som fastsætter frister for dette, og nye tidsrammer vil blot forvirre passagererne.

Det bør sikres, at luftfartsselskaberne giver tydelig og korrekt information om passagerernes rettigheder. Mange passagerer oplever, at retten til refusion ved aflysning ikke er klart oplyst, eller er gemt med små bogstaver. Kun 4% af danske forbrugere, der har været udsat for forsinkelse, aflysning eller boardingafvisning på mindst 2 timer, har fået deres rettigheder oplyst skriftligt²².

Der er et stort behov for, at kravene til luftfartsselskabernes information om passagerernes rettigheder skærpes.

Dette punkt vil være mindre administrativt tungt for alle interessenter, hvis der indføres automatisk compensation.

h. "No-show"-klausuler bør forbydes helt og ikke kun delvist

Hvis en forbruger køber en returbillet og af en eller anden grund ikke tager udrejsen, bør luftfartsselskabet ikke kunne afvise forbrugeren på returrejsen.

²² 1Forbrugerrådet Tænk, undersøgelse 2019



Det samme bør gælde, hvis den første del af en tilsluttet forbindelse ikke benyttes. I sådanne tilfælde er passagererne tvunget til at købe en ny billet eller betale store, urimelige gebyrer.

Vi har i mange år påpeget, at disse klausuler er urimelige, og flere nationale domstole (fx i Østrig, Tyskland og Spanien) har allerede anerkendt dette²³.

Som resultat af en koordineret indsats fra europæiske forbrugerorganisationer blev der i december 2018 afsagt nationale afgørelser om, at "no-show"-klausuler er urimelige²⁴. Den europæiske forbrugerorganisation BEUC har derfor anmodet medlemslandene til at indføre et fuldt forbud mod disse klausuler. I Danmark har Forbrugerklagenævnet også afgjort, at "no-show" ikke er tilladt.

Hvis boardafvisning finder sted, så bør passageren have ret til omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed eller refusion, samt forplejning og kompensation.

i. Luftfartsselskabernes bagagepolitikker bør granskes

Luftfartsselskabers forskellige regler for bagagetransport skaber forvirring og bekymring blandt passagererne, især ved indtjekning. Ifølge forordning 1008/2008 skal luftfartsselskaberne inkludere skatter og afgifter, der er *obligatoriske og forudsigelige* på tidspunktet for offentliggørelsen af prisen, men der findes ingen konkret liste over disse elementer.

Som følge heraf ser vi, at et stigende antal luftfartsselskabers politikker for annoncering af billetpriser er vildledende og til skade for forbrugerne. Nogle luftfartsselskaber gør stor brug af tilkøb af ekstra services, som ikke er medtaget i den annoncerede pris²⁵. For eksempel bliver nogle luftfartsselskaber – til trods for en afgørelse fra EU-Domstolen om, at passagerer skal kunne medtage et stykke håndbagage i kabinen uden at betale ekstra for det²⁶ – ved med at anvende håndbagagepolitikker, der er i strid med EU-lovgivningen.

²³ Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU", side 60

²⁴ https://www.beuc.eu/publications/beuc-web-2018-046_unfair_no-show_clause_in_airline_tickets.pdf

²⁵ "Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU, side 60.

²⁶ Sagen C-487/12, Vueling Airlines SA v Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, 18/09/2014.



Ryanair og Wizzair opkræver således fortsat gebyrer for et enkelt stykke håndbagage i flere europæiske lande, til trods for at de er blevet pålagt en bøde af den italienske konkurrencemyndighed²⁷.

Vi skal opfordre til harmonisering af de grundlæggende services, der skal inkluderes i den grundlæggende billetpris, med henblik på at skabe større gennemsigtighed og prissammenlignelighed for passagererne. En sådan harmonisering efterspørges også af lufthavnene²⁸.

Der kan med fordel laves fælles standarder for størrelse på kufferter.

j. Passagererne bør beskyttes i tilfælde af luftfartsselskabers konkurs

Fra 2011 til 2019 har 87 luftfartsselskaber erklæret sig konkurs, hvilket har påvirket 5,6 millioner forbrugere²⁹. I gennemsnit har det kostet passagererne 431 €, hvoraf 87 % ikke kunne inddrives, da der mangler en beskyttelsesmekanisme³⁰. Undersøgelsen³¹ fremhæver, at luftfartsselskabernes selvregulering er utilstrækkelig, og der opfordres EU's beslutningstagere til at overveje garantifonde for at beskytte forbrugerne³².

Medlemslandene bør hurtigst muligt etablere en obligatorisk garantiordning for luftfartskonkurser, som foreslået af Europa-Parlamentet³³ flere gange³⁴. En sådan ordning vil sikre, at strandede passagerer hurtigt hentes hjem og kompenseres i tilfælde af konkurs.

²⁷ "Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU, side 60.

²⁸ "Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU, side 118.

²⁹ Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU

³⁰ Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU, side 201

³¹ Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU, side 215

³² Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU, side 215

³³ Ændring 11 til Europa-Parlamentets holdningspapir

³⁴ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2019-0047_EN.pdf



Den danske rejsegarantifond kan tjene som inspiration for en europæisk løsning. Det skal dog bemærkes, at også den danske konkurssikring for flight-only rejsende, selv om den er bedre end hvad der findes i andre lande, er klart ringere end for pakkerejser, idet der er både selvrisko og manglende dækning af vouchers. Covid-19-krisen har vist, at dette kan være problematisk, hvis passagerer skal opfordres til at acceptere vouchers frem for kontant tilbagebetaling.

Afslutningsvis er forordning 261/2004 er afgørende for flypassagerernes rettigheder

Forordning 261/2004 har spillet en central rolle i at styrke forbrugerbeskyttelsen ved at fastsætte klare rettigheder for passagererne. Dog er håndhævelsen af reglerne en væsentlig udfordring, da de ti centrale EU-passagerrettigheder³⁵ ofte ikke implementeres korrekt af luftfartsselskaberne.

Forbrugernes rettigheder skal beskyttes ikke kun på papiret, men også i praksis. Covid-19- krisen har tydeliggjort både styrker og svagheder ved den nuværende lovgivning. Den har vist, at forbrugerne har store problemer med at håndhæve deres rettigheder, mens luftfartsselskaber ofte kan ignorere reglerne uden konsekvenser. Disse udfordringer eksisterede allerede før krisen og er stadig relevante i normale tider.

Derfor bør den aktuelle revision give anledning til at styrke reglerne, kodificere EU-domstolens domspraksis og forbedre håndhævelsen af forordningen – men uden at passagerrettighederne svækkes.

SAS

SAS' bemærkninger til 2013-forslaget om revision af EU-forordning 261/2004.

Indledningsvis skal SAS henvise til vores tidligere høringssvar om revision af EU-forordning 261/2004, som blev sendt til ministeriet i sin tid og som er inkluderet i ministeriets samlenotat af 12. november 2024. Derudover ønsker SAS at tilføje følgende om udvalgte, væsentlige emner:

³⁵ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_EN.pdf, s. 6 / COM(2011) 898 endelig.



- Beløb og forudsætninger for kompensation
- Kompensation ved strejker
- Begrebet usædvanlige omstændigheder
- Ensartet håndhævelse
- Reklamationsfrist/forældelsesfrist

Beløb og forudsætninger for kompensation

SAS er enig i, at varigheden af forsinkelsen, før kompensationspligten indtræder, bør forlænges i overensstemmelse med 2013-forslaget. Dette er et væsentligt punkt. Udover at indføre en mere rimelig kompensationsmodel, vil det tillige bevirke, at det også ud fra et kompensationsperspektiv spiller en rolle, hvor lang forsinkelsen måtte være.

I dag forholder det sig bekendt således, at det ingen betydning har, om forsinkelsen er på 3, 6, 9 eller 20 timer. Med andre ord vil det kunne have en motiverende effekt, at kompensationsstørrelsen inddeles i og afhænger af de pågældende tidsintervaller.

Derudover mener SAS, at beløbet på standardkompensationen både efter den gældende forordning og forslaget fra 2013 er for højt. Hensigten med forordningen var oprindeligt primært at reducere flyselskabernes brug af overbooking. Med dette in mente er dagens niveauer på kompensationen utvivlsomt urimelige for flyselskaberne og i særdeleshed, når man sammenligner med prisudviklingen i branchen. Flyrejser er blevet billigere, og det er ikke usædvanligt, at oversøiske flyrejser (for eksempel København – New York) koster under DKK 3.000 per vej. Hvis passagerer modtager både refusion og kompensation, medfører det med de nuværende takster, at passagerer sidder tilbage med flere penge, end hvad de har betalt for billetten pga. en forsinkelse, som ofte er marginal.

Den nuværende ordning betyder også, at passagerer på samme flyvning får en til tider vidt forskellig nettokompensation. Nogle vil sidde tilbage med et uforholdsmæssigt stort beløbsmæssigt overskud, mens andre vil være af den opfattelse, at kompensationen ikke engang dækker halvdelen af billetprisen, afhængig af, hvilken type billet den enkelte passager rejser på.



Flybranchen burde have den samme ordning som findes i andre transportbrancher, såsom tog og bus. I hele Skandinavien får passagerer, der rejser med bus eller tog, efter omstændighederne en nærmere fastsat procentvis andel af billetten refunderet ved forsinkelse. Dette bør også være løsningen for flyrejser således, at procentsatsen erstatter de nuværende niveauer.

Kompensation ved strejker i flyselskaber

SAS sætter pris på, at forslaget inkluderer en liste over usædvanlige omstændigheder, herunder at strejker anses for at være en usædvanlig omstændighed, således at flyselskabet fritages for kompensationspligt.

Dette skal gælde alle typer af strejker; både de overenskomstmæssige og de overenskomststridige strejker; såvel som interne og eksterne.

En overenskomstmæssig strejke er et resultat af, at forhandlinger om løn, arbejdsforhold og øvrige forhold mellem arbejdsgiver og de ansatte ikke fører frem til et resultat. Strukturen i luftfarten - som i mange andre brancher - er ofte den, at de ansatte bliver en del af en større kollektiv overenskomst. Det er brancheorganisationer og fagforeninger, der forhandler disse vilkår. Flyselskaberne har dermed ikke direkte kontrol over forhandlingerne og kan i bedste fald kun udøve en vis form for indflydelse.

Såfremt strejker ikke anses for usædvanlige, vil det under alle omstændigheder resultere i en voldsom ændring i dynamikken i overenskomstforhandlingerne og vil give fagforeningerne et alarmende magtfuldt våben, som aldrig har været tiltænkt eller har været en del af de sædvanlige overenskomstmæssige forhandlinger under den danske og skandinaviske model. Det har naturligvis aldrig været hensigten, at en forordning om kompensation ved flyforsinkelser, skal kunne misbruges som et kraftfuldt våben i en faglig konflikt.

Dette gælder både hvor flyselskaberne selv forhandler direkte med de ansatte, og hvor det sker via de faglige organisationer. Det gælder ligeledes både ved overenskomstmæssige og overenskomststridige strejker.

Præcisering af begrebet usædvanlige omstændigheder

Som nævnt er SAS tilfreds med, at der ifølge 2013-forslaget skal indføres en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der



defineres som usædvanlige. Den nuværende forordning indeholder ikke en sådan liste, hvilket blandt andet har resulteret i, at nationale domstole oversvømmes af erstatningskrav fra passagerer og/eller deres repræsentanter i form af såkaldte "claim firms". Det er i denne sammenhæng vigtigt, at listen over usædvanlige omstændigheder er så præcist formuleret, at det begrænser mulighederne for fortolkning og tvivl og dermed styrker gennemsigtigheden og retssikkerheden for alle parter.

Ensartet håndhævelse

I det omfang det er muligt, bør det tilsikres, som også fremhævet i Kommissionens forslag, at håndhævelsen hos de nationale myndigheder ensartes.

Håndhævelse og fortolkning af reglerne sker nu i al væsentlighed nationalt (med nogle få undtagelser, der er bestemt af EU-Domstolen), og er i høj grad præget af nationale fortolkninger baseret på nationale erstatningsretlige principper etc. Vurderingen af et krav kan således være meget forskellig afhængig af, hvilket land kravet havner i. Dette medfører, at claim firms vælger den jurisdiktion - "forum shopper" - der er mest fordelagtig for dem og deres kunder, hvilket igen får den betydning, at visse jurisdiktioner oversvømmes med klagesager både hos de nationale myndigheder og hos domstolene. En mere ensartet og transparent praksis hos de nationale myndigheder vil sikre et højere niveau af retssikkerhed og bør således være i alles interesse.

Reklamationsfrist/forældelsesfrist

I forlængelse af ovenstående om ensartet håndhævelse, er SAS af den opfattelse, at det er væsentligt - som angivet i art. 16a i Kommissionens forslag - at der indføres en generel, ensartet reklamationsfrist og/eller forældelsesfrist for flykompensationskrav i hele EU. I dag afhænger forældelsen af et kompensationskrav af national lovgivning, hvilket giver vidt forskellige resultater og stor usikkerhed for alle parter. En ensartet reklamationsfrist og/eller forældelsesfrist vil skabe transparens og smidiggøre håndteringen af kompensationskrav.

Ovenstående samt det tidligere fremsendte høringssvar udgør således SAS' samlede høringssvar om revision af EU 261/04 på nuværende tidspunkt.



9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Polen genoptog forhandlingerne af en revision af forordningen i begyndelsen af 2025 efter at det ungarske formandskab faciliterede en politisk drøftelse på TTE(transport)-rådsmødet i december 2024, som viste, at der var bred opbakning i Rådet til at genoptage forhandlingerne.

Det er særligt to centrale elementer, som fylder under forhandlingerne i Rådet. Det ene angår spørgsmålet om, hvorvidt tærskelværdierne for udløsning af kompensation skal hæves til henholdsvis 5, 9 og 12 timer. Her har Rådet har delt sig i to grupper, hvor den ene gruppe af medlemsstater påpeger behovet for at have øje for konkurrenceevnen i den europæiske luftfartssektor i revisionen af forordningen, mens den anden gruppe af medlemsstater ønsker at beholde den gældende tidstærskel på 3 timer af hensyn til forbrugernes rettigheder ved forsinkelser og aflysninger.

Det andet centrale element omhandler de usædvanlige omstændigheder, herunder spørgsmålet om, hvilke omstændigheder der skal omfattes i indholdet på en liste over de usædvanlige omstændigheder. Hertil har en række medlemsstater udtrykt bekymring over, at man potentielt omfatter en bred vifte af tekniske defekter på listen, som vil blive kategoriseret som værende usædvanlige omstændigheder. Endvidere har spørgsmålet om, hvorvidt interne strejker hos luftfartsselskabers medarbejdere er en usædvanlig omstændighed, været omdiskuteret blandt medlemsstaterne og om EU-retspraksis herom bør kodificeres i lovteksten.

Et tredje tema, som har optaget medlemslandene omhandler forordningens geografiske anvendelsesområde. Det gældende anvendelsesområde har en indbygget asymmetri, idet EU-luftfartsselskaber er omfattet af forordningen, både når de lander og letter fra EU, mens tredjelandes luftfartsselskaber kun er omfattet, når de letter fra en EU-medlemsstat. På den baggrund har der været drøftelser om, hvorvidt man enten bør udvide, indskrænke eller fastholde det geografiske anvendelsesområde for forordningen. Flere lande har udvist forsigtighed, når det kommer til dette spørgsmål. En større gruppe af landene tilkendegav dog deres støtte til en model, hvor anvendelsesområdet udvides til at omfatte flyafgange fra eller til en EU-lufthavn, uanset om flyafgangen gennemføres af et EU- eller tredjelandsluftfartsselskab. Et fåtal af medlemslande har støttet en tilgang, hvor forordningen vil finde anvendelse på alle, og hele dele af rejser, der enten har en indledende flyafgang fra eller en endelig ankomst til en lufthavn i EU, uagtet om et EU- eller tredjelandsluftfartsselskab varetager flyvningen. Et flertal af lande



ønsker dog at udvide anvendelsesområdet til at omfatte flyafgange fra eller til en EU-lufthavn, modsat hele rejser, med henvisning til konkurrencedygtighed, implementering samt mulighed for håndhævelse overfor tredjelandsluftfartsselskaber.

For så vidt angår de to centrale knaster, som går på tidstærsklerne og de usædvanlige omstændigheder, har nogle enkelte medlemsstater endnu ikke en endelig position på forslaget. Det vurderes, at disse landes position kan få en afgørende betydning for udfaldet af forhandlingerne, herunder om der kan opnås generel indstilling på forslaget eller ej på Rådsmødet den 5. juni 2025.

En vedtagelse af forordningen skal stemmes igennem med et kvalificeret flertal.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder det vigtigt, at reglerne for flypassagerernes rettigheder indrettes, så der både tages hensyn til passagerernes rettigheder og omkostningerne for luftfartsindustrien. I denne afvejning er det vigtigt, at hensynet til flyvesikkerheden ikke sættes over styr.

Erfaringerne fra askeskyen i maj 2010, hvor den europæiske luftfartsindustri var hårdt ramt af lukningen af luftrummet, er et eksempel på en situation, hvor reglerne ikke virkede efter hensigten. Ligeledes har covid-19 pandemien vist, at den nuværende forordning ikke kunne håndtere de udfordringer, som luftfartsselskaberne og flypassagererne stod overfor. Samtidig står det også klart, at passagererne har haft vanskeligheder med at gøre deres krav om kompensation gældende overfor flyselskaberne, og at de nationale håndhævelsesorganer ikke administrerer reglerne ens i hele EU.

Regeringen mener, at udfordringerne på området for flypassageres rettigheder tydeligt viser behovet for at genbesøge reglerne.

Regeringen er derfor positivt indstillet overfor, at det polske formandskab har genoptaget forhandlingerne af en revision af forordningen.

Det overordnede mål bør efter regeringens opfattelse være at sikre balancen mellem passagerer og luftfartsselskaber samt at sikre en ensartet håndhævelse af flypassageres rettigheder mellem medlemslandene. Rettigheder og forpligtelser bør følge udtrykkeligt af lovteksten, så reglernes indhold og rækkevidde fremgår klart og tydeligt, hvilket er forudsætningen for, at passagerer,



luftfartsselskaber og de nationale håndhævelsesorganer kan anvende disse i praksis.

Et element i denne balancegang er efter regeringens opfattelse, at omkostningerne for luftfartsindustrien ikke må medføre, at luftfartsselskaberne agerer på en sådan måde, at flysikkerheden kompromitteres. Samtidig finder regeringen det ønskværdigt, at den europæiske flybranche er konkurrencedygtig sammenlignet med flyselskaber fra lande uden for EU.

Regeringen støtter, at der ved en forhandling af forslaget søges at tydeliggøre en række centrale principper som f.eks. 'usædvanlige omstændigheder', som har givet anledning til mange tvister mellem luftfartsselskaberne og passagererne.

EU-domstolen er i en dom nået frem til, at en pilotstrejke ikke kunne anses som en usædvanlig omstændighed, da der var tale om en lovligt iværksat strejke. Regeringen vil arbejde for, at også 'interne strejker' inkluderes som en del af et ikke-udtømmende bilag over usædvanlige omstændigheder. Den nuværende retsstilling, hvor luftfartsselskaber er forpligtet til at betale kompensation til passagerer, der rammes af lovlige og varslede strejker, udfordrer den danske arbejdsmarkedsmodel, hvor varslede strejker er et legitimt redskab i overenskomstforhandlinger.

Derudover finder regeringen det væsentligt, at der i forhandlingerne findes en vej frem på de særlige udfordringer, der findes i forhold til passagerer, der rejser til Grønland med mellemlanding i Grønland. Regeringen finder det uacceptabelt, at det skal være økonomisk byrdefuldt at flyve til og i Grønland som følge af EU-regler om flypassagerrettigheder, der ikke tager højde for de uforudsigelige og ukontrollerbare arktiske vejrforhold.

Regeringen finder det ønskeligt, at der opstilles simplere regler for, hvornår kompensation udløses ved forsinkelse. Med forslagets kilometer- og tidsangivelser er det svært for passageren at forudsige, hvornår passageren har ret til kompensation. Reglerne skal være lettere at gennemskue for både passageren, luftfartsselskabet og de nationale myndigheder.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg har fået forelagt forhandlingsoplæg om forslaget den 10. juni 2013. Forslaget blev herefter forelagt for



udvalget den 7. februar 2014 til revideret forhandlingsoplæg. Udvalget modtog supplerende grund- og nærhedsnotat den 8. maj 2013.

Folketingets Europaudvalg har derefter fået forelagt opdateret rammenotat den 27. februar 2015 i forbindelse med rådsmødet den 13. marts 2015.

Forslaget blev herefter forelagt for Folketingets Europaudvalg på mødet den 22. november 2024 til orientering i forbindelse med rådsmødet den 5. december 2024.

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 21. februar 2025 i forbindelse med, at regeringen tog et revideret forhandlingsoplæg.



Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område og direktiv om registreringsdokumenter for motorkøretøjer og oplysninger fra køretøjsregistre, der er registreret i nationale køretøjsregistre.

/Synspakken

KOM (2025) 179 og KOM (2025) 180

Nyt notat

1. Resumé

Kommissionen har den 24. april 2025 fremsat forslag til en synspakke bestående af to forslag, der har til hensigt af ændre gældende regler om periodisk syn, syn ved vejsiden og registreringsdokumenter til motorkøretøjer.

Formålet med den foreslåede synspakke er ifølge Kommissionen at sikre, at reglerne er mere tidssvarende og i overensstemmelse med den teknologiske udvikling af køretøjer. Derudover skal reglerne sikre en effektiv emissionskontrol af køretøjerne, samt reducere manipulation af køretøjers systemer og kilometertæller. Formålet er desuden at forbedre kravene til dataindsamling om køretøjerne og dataudveksling mellem medlemsstaterne, som eksempelvis data fra kilometertælleren.

Kommissionens ene forslag er en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (herefter periodesynsdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område (herefter vejsidesynsdirektivet).

Kommissionens andet forslag er et forslag til et nyt direktiv om registreringsdokumenter for motorkøretøjer og oplysninger fra køretøjsregistre, der er registreret i nationale køretøjsregistre samt ophævelse af Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999



om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (herefter registreringsdokumentdirektivet).

For så vidt angår revisionen af periodesynsdirektivet foreslår Kommissionen i stort omfang at opdatere kontrolpunkterne i direktivets bilag 1 med henblik på at opdatere reglerne, så de er tidssvarende og i overensstemmelse med den teknologiske udvikling af køretøjer samt, så de sikrer en effektiv emissionskontrol. Herudover foreslår Kommissionen at udvide anvendelsesområdet for periodisk kontrol til også at omfatte motorcykler og at skærpe kontrollen af ældre køretøjer, så de skal til periodisk syn hvert år efter 10 år. Derudover foreslår Kommissionen at skærpe kontrollen af varebiler, så de skal undergå en årlig emissionskontrol.

For så vidt angår revisionen af vejsidesynsdirektivet foreslår Kommissionen i overensstemmelse med de foreslåede ændringer til periodesynsdirektivet at opdatere kontrolpunkterne i bilag 1. Herudover foreslås det at udvide direktivets anvendelsesområde til også at omfatte varebiler. Det foreslås herudover med direktivet, at medlemsstaterne forpligtes til at foretage en screening ved fjerndetektion ("remote sensing") af emissioner og støj af 30 pct. af landets indregistrerede køretøjer for at gøre op med forhøjede emissionsudledning og forurening ved støj.

For så vidt angår direktivet om registreringsdokumenter foreslår Kommissionen ændringer i registreringsdokumenterne (registreringsattesterne for køretøjerne) og i data i de nationale registre. Herudover foreslås ændringer for så vidt angår udveksling af data mellem medlemsstaterne. Forslaget omfatter således en overgang til digitale registreringsattester.

Forslagene forventes at have lovgivningsmæssige, erhvervsøkonomiske, statsfinansielle og administrative konsekvenser, som fortsat undersøges nærmere.

Den engelske sprogversion af forslagene er den 30. april 2025 sendt i høring i EU-specialudvalget for transport med frist for høringssvar den 19. maj 2025.

Regeringen støtter generelt forslagernes formål om at sikre, at reglerne om periodisk syn og vejsidekontroller er mere tidssvarende og i overensstemmelse med den teknologiske udvikling af køretøjer samt sikre en effektiv emissionskontrol af køretøjerne, som efter de gældende regler i periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet vurderes ikke at være effektive. Regeringen støtter desuden formålet i direktivet om registreringsdokumenter om at



forbedre kravene til dataindsamling om køretøjerne og dataudveksling mellem medlemsstaterne.

Regeringen er positive stemt overfor, at forslagene skal drøftes politisk på rådsmødet den 5. juni 2025.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2025) 180 af 24. april 2025 fremsat forslag om ændring af periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet og ved KOM (2025) 179 af 24. april 2025 fremsat forslag om direktiv om registreringsdokumenter.

Forslagene er fremsat med hjemmel i artikel 91(1) i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

De to forslag er en del af synspakken. Pakken har til formål at ændre gældende regler om periodisk syn, syn ved vejsiden og registreringsdokumenter til motorkøretøjer for at sikre, at reglerne er mere tidssvarende og i overensstemmelse med den teknologiske udvikling af køretøjer.

Periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet blev oprindeligt udformet med henblik på at sikre, at køretøjerne holdes i en sikker og miljømæssig acceptabel stand, så længe de benyttes.

De gældende direktiver blev vedtaget i 2014 og er ikke blevet ændret væsentligt siden. Der er derfor flere dele af direktiverne, som ikke længere er tidssvarende med den seneste regulering og teknologiske udvikling af køretøjer. Flere medlemsstater har på den baggrund indført national regulering til kontrol af eksempelvis partikeludledning af køretøjer, da de gældende EU-regler ikke sikrer en effektiv kontrol hermed. Det betyder, at der efter Kommissionens vurdering er udviklet en uhensigtsmæssig national regulering, som ikke er harmoniseret på et tilfredsstillende niveau på EU-plan, hvorfor Kommissionen nu foreslår at opdatere reglerne.

Det følger af Kommissionens strategi fra 2020 om bæredygtig og intelligent mobilitet, at reguleringen af teknisk kontrol bør tilpasses for at sikre transportmidlers overholdelse af emissions- og sikkerhedsstandards i hele deres levetid. Kommissionen anfører i forslaget, at dette også vil bidrage til Europa-Parlamentets beslutning af 6. oktober 2021 om EU's trafiksikkerhedspolitiske rammer 2021-2030.



Periodesynsdirektivet regulerer mindstekravene til periodisk syn af visse køretøjer. Direktivet stiller krav til, hvilke køretøjer der skal til periodisk kontrol, hvor hyppigt de skal kontrolleres, hvad der skal kontrolleres, samt konsekvenserne, såfremt der findes fejl ved køretøjer. Direktivet regulerer herudover mindstekrav til uddannelse og kompetence for de inspektører, som foretager kontrollen af køretøjerne, samt mindstekrav til hvilket udstyr der skal anvendes ved kontrollen.

Vejssidesynsdirektivet regulerer mindstekravene til kontrol ved vejsiden af tunge erhvervskøretøjer. Direktivet stiller krav til, hvilke køretøjer der er omfattet af reglerne om vejsidekontroller, hvad der skal kontrolleres, samt konsekvenserne, såfremt der findes fejl ved køretøjer. Direktivet regulerer herudover mindstekrav til uddannelse og kompetence for de inspektører, som foretager kontrollen af køretøjerne, samt mindstekrav til hvilket udstyr der skal anvendes ved kontrollen.

Direktivet om registreringsdokumenter regulerer indholdet i registreringsdokumenterne (registreringsattesterne for køretøjerne) og data i de nationale registre. Forslaget erstatter direktivet om registreringsdokumenter 1999/37/EF, som er ændret ved direktiv 2014/46 om ændring af registreringsdokumenter for køretøjer. Ændringerne i 2014 medførte obligatorisk elektronisk registrering af data for alle registrerede køretøjer samt harmoniserede procedurer for midlertidige tilbagekaldelser af registreringer i tilfælde af farlige mangler ved køretøjet.

Forslagene skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Forslagene har til formål at forbedre trafiksikkerheden yderligere i EU, bidrage til bæredygtig mobilitet og lette den frie bevægelighed for personer og varer i EU. Formålet er hertil at sikre ensartethed og kvalitet i syn af nutidens og fremtidens køretøjer, reducere manipulation markant og forbedre kontrollen af defekte køretøjer, samt forbedre opbevaring og udveksling af relevante oplysninger om køretøjers elektroniske data.

Periodesynsdirektivet

Kommissionen foreslår at udvide anvendelsesområdet for periodisk syn således, at det også omfatter elmotorcykler, og at



medlemsstaterne forpligtes til at fastsætte regler om periodisk syn af motorcykler. Det betyder konkret, at den nuværende mulighed for medlemsstaterne til at undtage motorcykler for krav om periodisk syn ved at fastsætte passende alternative foranstaltninger foreslås fjernet. Danmark gør i dag brug af denne mulighed, da der er fastsat krav om vejsidesyn af motorcykler. Kommissionen foreslår, at medlemsstaterne selv fastsætter de relevante intervaller for periodisk syn og hvilke dele af motorcyklen, der skal kontrolleres.

Kommissionen foreslår at skærpe synsintervallerne for ældre personbiler og varebiler over 10 år, således at de skal til periodisk syn hvert år. Det følger af gældende regler, at personbiler og varebiler skal til periodisk syn første gang 4 år efter indregistrering, derefter hvert andet år. Kommissionens anfører, at ældre køretøjer ofte har tendens til at have flere fejl, oftere er involveret i ulykker og udgør en større andel af køretøjer med høje emissioner, hvilket er baggrunden for forslaget om hyppigere kontroller.

Kommissionen foreslår herudover at indføre en særlig emissionskontrol af varebiler hvert år fra køretøjet indregistreres, hvor det emissionsbegrænsede udstyr kontrolleres. Dette begrundes med, at brugen af varebiler er mere intensiv end private personbiler, og at de ofte anvendes i tætbefolkede områder. Kontrollen skal foregå uafhængigt af det periodiske syn.

Det følger af det gældende periodesynsdirektiv, at medlemsstaterne *kan* kræve, at køretøjet skal underkastes en teknisk kontrol uden for de fastsatte intervaller for periodisk syn. Det gælder eksempelvis efter en ulykke, der påvirker køretøjets vigtigste sikkerhedsrelaterede komponenter, men også når køretøjets sikkerheds- og miljørelaterede systemer og komponenter er ændret eller modificeret. Kommissionen foreslår at ophæve bestemmelsen og i stedet indføre et obligatorisk krav om, at køretøjer *skal* til teknisk kontrol, når køretøjets sikkerheds- og miljørelaterede systemer og komponenter er ændret eller modificeret. Det følger allerede af dansk ret i dag.

Kommissionen foreslår, at personbiler kan kontrolleres i øvrige medlemsstater således, at der kan udstedes en midlertidig synsrapport gældende i 6 måneder. Herefter skal køretøjsejeren til endelig periodisk syn i den medlemsstat, hvor der er indregistreret. Dette er for at imødekomme borgere, der bor midlertidigt i andre medlemsstater. Kommissionen foreslår endvidere, at det tydeliggøres i direktivet, at medlemsstaterne – som det allerede er tilfældet i dag – kan anerkende periodisk syn foretaget i andre medlemsstater, men uden at forpligte medlemsstaterne hertil.



Kommissionen foreslår at udvide forpligtelsen for, hvornår data fra kilometertælleren skal registreres samt, at det skal fremgå af et nationalt register. Dette er for at sikre, at der ikke sker manipulation med kilometertælleren af hensyn til forbrugerne ved salg af brugte køretøjer. Der stilles efter det gældende periodesynsdirektiv krav om, at synsvirksomhederne i forbindelse med periodisk syn skal kontrollere kilometertælleren, og at elektroniske tilgængelige oplysninger herom fra forudgående periodisk syn skal stilles til rådighed for synsinspektøren. Det foreslås samtidig, at medlemsstaterne forpligtes til at sikre, at data fra kilometertælleren registreres ved hvert periodisk syn, men også hver gang køretøjet er på et værksted eller lignende. Medlemsstaterne skal desuden sikre, at køretøjsfabrikanter sender data fra kilometertælleren hver tredje måned fra datoen for første registrering af køretøjet.

Medlemsstaterne er efter det gældende direktiv forpligtet til sikre, at der udstedes en synsrapport for det gennemførte syn. Kommissionen forslår nu, at rapporten skal udstedes elektronisk dog således, at fremstilleren af køretøjet også kan anmode om en fysisk udskrift af rapporten. Kommissionen foreslår hertil, at gældende nationale registre over vejsidekontroller og periodisk syn skal kunne opkobles til Kommissionens database MOVE-HUB, for at sikre relevant udveksling af data om de seneste gennemførte rapporter.

Kommissionen foreslår at udvide registreringspligtige oplysninger til det nationale køretøjsregister til også at omfatte oplysninger om synsresultater, hvor køretøjet ikke kan godkendes samt, at resultatet skal meddeles registreringslandet, såfremt det periodiske syn er foretaget i øvrige medlemsstater.

Kommissionen foreslår at give Kommissionen beføjelser til at udstede gennemførelsesretsakter om adgang til køretøjsteknisk data til brug for periodisk syn, som skal være vederlagsfri.

Kommissionen foreslår at indsætte en ny rapporteringsforpligtelse for medlemsstaterne hvert tredje år om antallet af synshaller, antallet af samlede kontrollerede køretøjer pr. køretøjskategori, kontrolpunkter og statistik over identificerede fejl på køretøjer, samt data på kontrollerede køretøjer indregistreret i en anden medlemsstat.

Der var under Covid-19 behov for at give mulighed for at forlænge gyldigheden af synsrapporter således, at borgerne ikke var nødsaget til at gå ud og få kontrolleret deres køretøjer. Kommissionen foreslår som konsekvens heraf at indsætte en ny bestemmelse, som



giver mulighed for at forlænge gyldigheden af synsrapporter i krisituationer.

Der er siden vedtagelsen af periodesynsdirektivet i 2014 sket en teknologisk udvikling af køretøjer og udformet nye effektive kontrolmetoder heraf. Kommissionen foreslår derfor at ændre direktivets bilag I om kontrolpunkter og metoder, så de er mere tidssvarende. Det betyder konkret, at der indføres et nyt punkt om kontrol af el-køretøjer, flere krav til kontrol af emissioner og udlæsning af køretøjsteknisk data. Som konsekvens heraf foreslår Kommissionen at stille nye udstyrskrav til synsvirksomhederne, så de har det relevante udstyr til at foretage de nye emissionskontroller. De gældende kontrolmetoder vurderes ikke at være effektive nok til formålet. Kommissionen foreslår herudover, at det indsættes i direktivet, at Kommissionen kan udstede delegerede retsakter, som regulerer de konkrete metoder ved kontrol af emissioner (PN og NO_x).

Det foreslås desuden, at kravene til inspektørernes uddannelse og kvalifikationer opdateres, så de kan kontrollere alternative systemer, f.eks. systemer i el-køretøjer.

Kommissionen foreslår at lempe kravene til periodisk syn for køretøjer, som har fået kontrolleret emissionsbegrænsende udstyr inden for 6 måneder før periodisk syn således, at der ikke stilles krav om, at synshallerne skal foretage emissionskontrollen ved det periodiske syn.

Vejsidesynsdirektivet

Kommissionen foreslår at udvide anvendelsesområdet for vejsidekontroller til også at omfatte varebiler således, at mindst 2 pct. af indregistrerede varebiler skal kontrolleres årligt. Direktivet omfatter i dag kun tunge erhvervskøretøjer, herunder f.eks. busser og lastbiler. Baggrunden for forslaget er, at varebiler anvendes i stort omfang i medlemsstaterne, hvorfor de også bør være omfattet af kravet om vejsidekontroller for at sikre en lige konkurrence for transportvirksomheder og for at sikre den tekniske stand af varebiler.

Kommissionen foreslår herudover, at der med vejsidesynsdirektivet fastsættes krav om fjerndetektion ("remote sensing") af personbiler, motorcykler, varebiler og tunge erhvervskøretøjer, hvilket betyder, at der skal foretages en screening af køretøjernes emissioner og støj, mens de anvendes på vejene for at identificere højtudledende køretøjer. Det foreslås, at der foretages en screening af mindst 30 pct. af de omfattede køretøjer indregistreret i



medlemsstaterne. Medlemsstaterne skal ved screening af højtudledende køretøjer sikre, at køretøjet indkaldes til en kontrol, enten ved en vejsidekontrol eller periodesyn senest 15 dage fra screeningen. Det vil indebære, at der skal opsættes udstyr, som kan opfange emissioner og støj fra køretøjer. Kommissionen foreslår, at medlemsstaterne forpligtes til at meddele øvrige medlemsstater, såfremt de har foretaget kontrol af køretøjet indregistreret i deres medlemsstat.

Det fremgår af det gældende vejsidesynsdirektiv, at medlemsstaterne kan kontrollere lastsikringen ved vejsidekontrollen, men de er ikke forpligtet hertil. Kommissionen foreslår som noget nyt, at kontrol af lastsikringen skal være obligatorisk.

Kommissionen foreslår i overensstemmelse med de foreslåede ændringer til periodesynsdirektivet, at rapporterne for resultatet ved vejsidesyn skal være elektroniske samt, at gældende registre over vejsidekontroller skal kunne opkobles til MOVE-HUB for at sikre relevant udveksling af data om de senest gennemførte rapporter.

Kommissionen foreslår at opdatere de rapporteringspligtige oplysninger ved vejsidekontroller ved at forsimple de gældende krav således, at færre oplysninger skal indrapporteres til Kommissionen, og at rapporterene først skal sendes hvert tredje år i stedet for hvert andet år.

Kommissionen foreslår, at ændre i direktivets bilag I om kontrolpunkter og metoder, så de er mere tidssvarende og i overensstemmelse med de foreslåede ændringer til periodesynsdirektivet. Det betyder konkret, at der indføres et nyt punkt om kontrol af el-køretøjer, flere krav til kontrol af emissioner og udlæsning af køretøjs-teknisk data. Som konsekvens heraf foreslår Kommissionen at stille nye udstyrskrav til inspektørerne, så de har det relevante udstyr til at foretage de nye emissionskontroller. De gældende kontrolmetoder vurderes ikke at være effektive nok til formålet.

Kommissionen foreslår herudover, at det indsættes i direktivet, at Kommissionen kan udstede delegerede retsakter, som regulerer de konkrete metoder og grænseværdier ved kontrol af emissioner (PN og NOx) og fjernsyndetektion (remote sensing).

Direktivet om registreringsdokumenter

Kommissionen foreslår ændringer i registreringsdokumenterne og i data i de nationale registre. Herudover foreslås ændringer for så vidt angår udveksling af data mellem medlemsstaterne. Forslaget



til nyt direktiv omfatter således en overgang til digitale registreringsattester, hvilket forventes at kunne reducere omkostningerne ved registrering af køretøjer. Desuden skal midlertidige tilbagekaldelser af registreringer registreres i de elektroniske registre, indtil der foreligger en godkendelse ved nyt syn. For udrangerede køretøjer skal det oplyses i registrene, at afmeldingen er permanent. Der skal kunne udveksles oplysninger i realtid mellem medlemsstaterne via MOVE-HUB.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure TEUF art. 294 medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i forslaget, at EU allerede har kompetencen til at fastsætte regler på området for køretøjers tekniske kontrol i kraft af gældende periodesynsdirektiv og vejsidesynsdirektiv. Kommissionen har også kompetence på området for registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra køretøjsregistre.

Kommissionen anfører desuden, at eftersom vejtransport og bilindustrien er internationale sektorer, er det mere effektivt og hensigtsmæssigt at håndtere disse spørgsmål på EU-niveau end på nationalt plan. Et direktiv sikrer kun minimumsimplementering, men Kommissionen anfører, at minimumsharmonisering af teknisk kontrol af køretøjer og fælles løsninger for udveksling af køretøjsdata mellem medlemsstaterne er mere effektivt end rent nationale løsninger.

Kommissionen fastslår, at de regler, der skal indføres ved forslag om direktiv om registreringsdokumenter, fortsat ligger inden for de beføjelser, der er tildelt EU samt, at forslaget med hensyn til dets forbindelse til den allerede eksisterende ramme for køretøjsregistreringsdokumenter, registreringsdata og teknisk kontrol kan gennemføres i tilstrækkelig grad på EU-plan.

Kommissionen anfører hertil, at der er bred enighed blandt nationale myndigheder og brancheeksperter om, at de nuværende direktiver ikke længere er i overensstemmelse med de nyeste regelsmæssige og teknologiske udviklinger inden for køretøjssikkerhed og emissionskontrol, hvilket har medført nationale løsninger, som ikke er harmoniserede. Ved at stille minimumskrav vil det



indre markeds funktion blive forbedret, fordi køretøjer vil blive underlagt lignende test under lignende forhold.

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering. For både periodesynsdirektivet, vejsidesynsdirektivet og direktivet om registreringsdokumenter gælder det, at de oprindelige direktivforslag blev vurderet til at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Derfor er det regeringens vurdering, at nærværende forslag, der ændrer i og erstatter direktiverne, også er overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Periodesynsdirektivet

Periodesynsdirektivet er blevet implementeret i dansk ret med lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 299 af 2. marts 2023 (herefter synsloven) og flere bekendtgørelser, udstedt i medfør af loven.

Bekendtgørelse nr. 819 af 26. juni 2024 om godkendelse og syn af køretøjer (herefter synsbekendtgørelsen) regulerer de nærmere krav til, hvornår et køretøj skal til periodisk syn herunder, hvordan køretøjet skal kontrolleres og konsekvenserne, såfremt køretøjet har mangler i overensstemmelse med periodesynsdirektivet

Bekendtgørelsen nr. 999 af 29. august 2024 om synsvirksomheder (herefter synsvirksomhedsbekendtgørelsen) og bekendtgørelse nr. 1000 af 29. august 2024 om omsynsvirksomheder (herefter omsynsbekendtgørelsen) regulerer de nærmere krav, der stilles til synsvirksomheder og omsynsvirksomheder, herunder krav til uddannelse af synsinspektører og udstyr, som virksomhederne skal have i overensstemmelse med periodesynsdirektivet.

Bekendtgørelse nr. 1124 af 17. august 2023 om udførelse af syn af motorcykler ved vejsiden regulerer vejsidekontroller af motorcykler, som er en alternativ kontrolforanstaltning til periodisk syn af motorcykler i overensstemmelse med periodesynsdirektivet.

Vejsidesynsdirektivet

Vejsidesynsdirektivet er blevet implementeret i dansk ret med synsloven og bekendtgørelse nr. 1123 af 17. august 2023 om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden, som regulerer vejsidesyn i overensstemmelse med vejsidesynsdirektivet.



Direktivet om registreringsdokumenter

Registrering af køretøjer er reguleret på Skatteministeriets område i bekendtgørelse om registrering af køretøjer (registreringsbekendtgørelsen), jf. bekendtgørelse nr. 866 af 19. juni 2023 i medfør af lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet er implementeret i dansk lovgivning i synsloven, og de dertilhørende bekendtgørelser, herunder synsbekendtgørelsen, synsvirksomhedsbekendtgørelsen, omsynsbekendtgørelsen, bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden samt bekendtgørelse om udførelse af syn af motorcykler ved vejsiden regulerer vejsidekontroller af motorcykler. En vedtagelse af forslaget vil som udgangspunkt medføre behov for tilpasning heraf.

For så vidt angår direktivet om registreringsdokumenter er de lovgivningsmæssige konsekvenser under afklaring.

Økonomiske konsekvenser

De nærmere økonomiske konsekvenser ved forslagene er endnu ikke blevet kvalificeret. Forslagene forventes dog at få økonomiske konsekvenser, jf. nedenfor.

Statsfinansielle konsekvenser

Periodesynsdirektivet

Forslaget forventes at få negative statsfinansielle konsekvenser eftersom, at der stilles nye krav til systemudvikling og opkobling til MOVE-HUB. Det gældende IT-system, som understøtter indkaldelser til periodisk syn, vil også skulle opdateres for at imødekomme de foreslåede hyppigere synsintervaller for ældre køretøjer.

Vejsideynsdirektivet

Forslaget forventes at få negative statsfinansielle konsekvenser eftersom, at der stilles nye krav til vejsidekontrol af varebiler, som vil kræve en forøgelse af gældende årsværk for at opnå måltallet på 2 pct., som i Danmark vil svare til ca. 7.000 yderligere kontroller. Det er i dag et krav, at der skal foretages mindst 5 pct. af indregistrerede tunge erhvervskøretøjer, hvilket i Danmark svarer til ca.



5.600 kontroller. Det vil sige, at der med det foreslåede vil skulle gennemføres ca. 12.600 kontroller årligt.

Krav om screening ved anvendelse af fjerndetektion (remote sensing) forventes også at medføre negative statsfinansielle konsekvenser, da der skal investeres i udstyr, som kan imødekomme kravet. Der stilles herudover med forslaget, nye krav til systemudvikling og opkobling til MOVE-HUB, på samme måde som med periodesyndirektivet.

Direktivet om registreringsdokumenter

For så vidt angår direktivet om registreringsdokumenter forventes det, at der vil være administrative konsekvenser ved systemudvikling, implementering og drift. De administrative konsekvenser er under afklaring.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Periodesyndirektivet

Forslaget forventes at få negative erhvervsøkonomiske konsekvenser, særligt for transporterhvervet som anvender varebiler eftersom, at de skal til hyppigere kontrol i form af årlige emissionskontroller og årlige periodisk syn, når varebilen er over 10 år. Herover stiller forslaget skærpet krav til synsvirksomhedernes kontrol og nye udstyrskrav, som vil have økonomiske konsekvenser for dem.

Vejsidesyndirektivet

Forslaget forventes at få negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for transporterhvervs som anvender varebiler eftersom, at der stilles nye krav til vejsidekontrol af varebiler.

Direktivet om registreringsdokumenter

For så vidt angår direktivet om registreringsdokumenter er de erhvervsøkonomiske konsekvenser under afklaring.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Periodesyndirektivet

Forslaget forventes at få negative samfundsøkonomiske konsekvenser for borgere med ældre køretøjer eftersom, at de skal hyppigere til periodisk kontrol. Herudover kan de nye krav til emissionskontroller også medføre, at flere køretøjsejere vil blive pålagt øgede udgifter med vedligeholdelse af deres køretøjer, da der i dag ikke stilles de samme krav om eksempelvis måling af partikelnumre (PN-måling).



Vejssidesynsdirektivet

Krav om screening ved anvendelse af fjerndetektion (remote sensing) forventes at få negative økonomiske konsekvenser for køretøjerne, da det kan medføre flere tekniske kontroller og udgifter forbundet med vedligeholdelse af deres køretøjer.

Direktivet om registreringsdokumenter

For så vidt angår direktivet om registreringsdokumenter er de samfundsøkonomiske konsekvenser under afklaring.

Miljømæssige konsekvenser

Periodesynsdirektivet og Vejssidesynsdirektivet

Forbedret emissionskontroller forventes at have positive konsekvenser for miljøet, da det er forventningen, at forslaget vil sikre færre køretøjer med et defekt eller manipuleret emissionsbegrænsende udstyr.

8. Høring

Den engelske sprogversion af forslagene er den 30. april 2025 sendt i høring i EU-specialudvalget for transport med frist for høringssvar den 19. maj 2025.

Høringssvarene vil fremgå af grund- og nærhedsnotaterne for forslagene.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslagene er under indledende behandling i landtransportarbejdsgruppen. Medlemsstaterne har endnu ikke klare positioner, men der er generel opbakning til forslagernes formål om at opdatere reglerne, så de bliver mere tidssvarende, bl.a. af hensyn til miljøet.

Flere lande ventes at bakke op om forbedret emissionskontrol og bekæmpelse af kilometertællermanipulation, hvis det ikke har for store omkostninger for medlemslandene. Samtidig lader der til at være generel opbakning til et øget samarbejde og dataudveksling mellem medlemsstaterne med henblik på at forbedre synskontrollen og understøtte fri bevægelighed.

Der er udtrykt en vis skepsis over for de dele af forslagene, som vurderes at medføre store økonomiske konsekvenser for medlemsstaterne, hvorfor Kommissionen er anmodet om at kvalificere disse



konsekvenser nærmere. Det vedrører særligt forslaget om fjernedetektion (remote sensing).

Flere medlemsstater har også udvist betænkeligheder ved det foreslåede måltal på 2 pct. for vejsidekontrol af varebiler, som vurderes at være ressourcekrævende og administrativt tungt, bl.a. grundet behovet for flere synsinspektører.

I relation til udveksling af data foretrækker flere medlemsstater, at fortsætte med at gøre brug af etablerede systemer som EUCARIS frem for at skulle bruge en ny platform som MOVE-HUB.

Flere medlemsstater er desuden skeptiske over for indførelse af årligt syn for ældre person- og varebiler over 10 år samt årlig emissionskontrol af varebiler.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter generelt forslagenes formål om at sikre, at reglerne om periodisk syn og vejsidekontroller er mere tidssvarende og i overensstemmelse med den teknologiske udvikling af køretøjer samt sikre en effektiv emissionskontrol af køretøjerne, som efter de gældende regler i periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet vurderes til ikke at være effektive. Regeringen støtter desuden formålet i direktivet om registreringsdokumenter om at forbedre kravene til dataindsamling om køretøjerne og dataudveksling mellem medlemsstaterne.

Regeringen er positive stemt overfor, at forslagene skal drøftes politisk på rådsmødet den 5. juni 2025.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslagene har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.



Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægte i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet

/Vægt og dimensioner

Notatet er en opdateret version af samlenotatet, der blev fremsendt forud for TTE-(transport) rådsmøde den 18. juni 2024.

Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 445

1. Resumé

Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) har den 11. juli 2023 fremsat forslag til ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om største tilladte vægte og dimensioner i national og international trafik.

Den danske sprogversion er oversendt den 12. september 2023.

Forslaget omfatter nye krav til vægte og dimensioner for tunge køretøjer, der kører på tværs af EU-landene. Det primære formål med revisionen er at optimere godstransporten på det indre marked, at fremme tunge nulemissionskøretøjer med henblik på at reducere CO₂-udledning samt at understøtte brug af intermodale enheder (standardiserede fragtenheder, som anvendes på flere forskellige transportformer, fx lastbil og tog). Endelig har forslaget til formål at sikre en mere ensartet og effektiv håndhævelse af vægt- og dimensionskrav blandt medlemslandene.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige konsekvenser og statsfinansielle omkostninger, mens det forventes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen er overordnet positiv over for forslaget. Regeringen finder, at en revision af reglerne om største tilladte vægte og dimensioner for tunge køretøjer er samfundsgavnlig. Større og tungere lastbiler kan køre med mere gods, som alt andet lige kan betyde, at den samme mængde gods kan transporteres på færre



lastbiler. Det kan stimulere det indre marked for godstransport til gavn for dansk erhvervsliv, ligesom det – med bl.a. ambitionen om at fremme nulemissionskøretøjer – kan reducere CO₂-udledningen fra vejtransporten og bidrage til at fremme den grønne omstilling. Mere gods på lastbilerne og færre lastbiler kan desuden bidrage til afhjælpe problemet med chaufførmangel. Regeringen bakker også op om ambitionen om at styrke og ensarte håndhævelsen på tværs af medlemsstaterne, så der slås ned på de aktører i branchen, som ikke overholder reglerne.

Regeringen så dog gerne, at revisionens ambitionsniveau blev hævet i forhold til den grønne omstilling, f.eks. ved at tillade højere vægtgrænser for nulemissionslastbiler.

Regeringen ser frem til den forventede drøftelse på rådsmødet den 5. juni 2025 og arbejder for, at drøftelsen skaber grundlag for fremdrift i videre forhandlinger.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2023) 445 den 11. juli 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF (herefter vægt- og dimensionsdirektivet), der beskriver de maksimale tilladte vægte og dimensioner for udvalgte vejgående køretøjer.

Den danske sprogversion for forslaget om revision af vægt- og dimensionsdirektivet blev oversendt den 12. september 2023. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF-artikel 91 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF-artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Vejtransportsektoren er afgørende for at lette handel og mobilitet, forbinde virksomheder og kunder i hele EU og fremme økonomisk vækst og beskæftigelse. Vægt- og dimensionsdirektivet blev oprindeligt udformet med henblik på at sikre fri bevægelighed for varer og fair konkurrence i det indre marked, forbedre trafiksikkerheden og forebygge skader på vejinfrastrukturen. I de seneste ændringer af direktivet, som blev vedtaget i 2015 og 2019, blev der sat et nyt fokus på miljøaspekterne i transportsektoren med det formål at reducere energiforbruget og drivhusgasemissionerne. Dog har en evaluering i 2022 af det nuværende direktiv vist, at det ikke er tilstrækkeligt med hensyn til at sikre lige konkurrencevilkår og understøtte redueringen af CO₂-udledningen.



Netop reducere af CO₂-udledningen er centralt i det nye direktiv. Som baggrund for forslaget, oplyser Kommissionen, at vejtransport spiller en central rolle i godstransportsystemet med mere end 3/4 af de varer (77,4 pct.), der transporteres i EU over land. Det er imidlertid en kilde til adskillige socioøkonomiske og miljømæssige virkninger, herunder drivhusgasemissioner, luft- og støjforurening, trængsel, risici for trafikssikkerheden og slid på vejinfrastrukturen. Tunge køretøjer såsom lastbiler og busser tegner sig for 28 pct. af drivhusgasemissionerne i vejtransport (6 pct. af EU's samlede emissioner) og er en væsentlig kilde til nitrogenoxidemissioner (34 pct. af vejtransportens nitrogenoxidemissioner i 2020). De er også en kilde til andre luftforurenende stoffer såsom partikulært materiale.

Med udgangspunkt i disse udfordringer har Kommissionen foretaget en konsekvensanalyse i 2023, som viste, at der med tre politiske løsningsmodeller er store besparelser at hente i forbindelse med revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet. De tre politiske løsningsmodeller tager alle fat på de identificerede problemer og årsagerne bag, og de bidrager hver især til at nå specifikke og vigtige mål, men med forskellige niveauer af effektivitet og virkning. Kommissionens foretrukne løsningsmodel er model B, da den vurderes at være mest effektiv og virkningsfuld. Forslaget er desuden en del af Kommissionens samlede fragtstrategi, som har til formål at gøre transport af fragt mere grønt i EU.

3. Formål og Indhold

Kommissionens forslag har overordnet til formål, at:

1. Fremme udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer,
2. Afhjælpe fragmentering af markedet for længere og tungere køretøjer og
3. Sikre effektiv og konsekvent håndhævelse.

Forslaget søger med andre ord at fjerne hindringer og skabe stærkere incitament for udbredelsen af nulemissionsteknologier og energibesparende udstyr i sektoren for tunge køretøjer. Dertil skal forslaget yderligere lette kombineret transport, tydeliggøre reglerne for anvendelse af længere og/eller tungere køretøjer i grænseoverskridende transport og gøre håndhævelsen effektiv og virkningsfuld.

Forslaget har kun været forhandlet enkelte gange under polsk formandskab. Det polske formandskab har sat forslaget på til en generel indstilling/fremskridtsrapport på rådsmødet den 5. juni 2025. Det er på nuværende tidspunkt uklart, hvad det polske



formandskab går efter til rådsmødet. Da forslaget kun har været forhandlet få gange, og medlemsstaterne derfor fortsat forventes at være uenige om store dele af forslaget, er det også uklart, hvad drøftelserne på rådsmødet munder ud i.

Økonomiske og klimamæssige konsekvenser

Kommissionen oplyser, at forslaget forventes at generere op til 597,49 mia. DKK (80,2 mia. EUR) i besparelser på tværs af hele EU. Derudover anslås det, at der med forslagets ændringer vil være en akkumuleret reduktion i CO₂-udledningen på 27,8 millioner ton i 2025-2030, svarende til 1,2 pct. af CO₂-udledningen fra den samlede godstransport i Europa, dvs. inkl. den fra skib, fly og tog. Tallene bør dog fremskrives i lyset af, at forslaget fra 2023 endnu ikke er vedtaget. Tallene i 2025 er ikke længere realistiske.

Nye grænseværdier for vægte og dimensioner

I forslagets bilag 1 foreslås nye grænseværdier for henholdsvis vægte og dimensioner for tunge køretøjer. Der er foretaget ændringer i værdierne inden for både maksimale vægte, maksimale højder samt akseltryk.

Af centrale ændringer i revisionen er forhøjelsen af den maksimale vægtgrænse for nulemissionskøretøjer fra 42 ton til 44 ton uanset vægten for nulemissionsteknologien (artikel 10 b). Danmark tillader højere nationale vægtgrænser op til 47 tons. Med andre ord kan den vægtforøgelse give branchen mulighed for at få mere og mere gods med per køretøj, efterhånden som nulemissionsteknologien bliver gjort lettere og mindre. Endvidere giver forslaget mulighed for øget totalvægt for 5-akslede lastbiler med +8 tons, hvilket giver mulighed for en totalvægt på max 40 tons. Danmark tillader nationalt 42 tons, og forslaget har derfor ikke konsekvenser for Danmarks grænse for totalvægt.

Grænseoverskridende transport

Af forslaget følger endvidere, at det - for at skabe juridisk klarhed om brugen af køretøjer, der overstiger den vægt og de dimensioner, der er fastsat i direktivet – præciseres i et nyt stk. 1, litra c), at der i tilfælde, hvor medlemsstaterne gør brug af nationale undtagelser, ikke i udgangspunktet gives ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme fravigelser.

Intermodal transport

Forslaget fremmer yderligere intermodal transport, herunder også med nulemissionskøretøjer, ved at klassificere lastbiler, sættevogne og påhængsvogne som intermodale lasteenheder på samme måde



som containere. Intermodale vogntog har i dag muligheden for at transportere 2 tons mere end vogntog, der ikke indgår i en intermodal sammenhæng. Med forslaget kan disse vogntog nu også drage fordel af den samme ekstra vægt på op til 4 ton ved anvendelsen af nulemissionskøretøjer, der transporterer containere eller veksellad (Bilag 1, punkt 2.2).

Det følger endvidere af forslaget, at bestemmelserne i vægt- og dimensionsdirektivet skal supplere Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne for så vidt angår fremme og støtte af væksten i intermodal transport. Definitionen af intermodal transport i vægt- og dimensionsdirektivet tilpasses således terminologien i direktivet om kombineret transport for at gøre det muligt for lastbiler, påhængsvogne og sættevogne, der anvendes i intermodal transport, at drage fordel af de samme ekstra vægttillæg som for vej køretøjer, der transporterer containere eller veksellad, og som anvendes i intermodal containertransport. Et sådant vægtincitament ventes at tilskynde vejtransportvirksomhederne til også at deltage i intermodal transport uden container.

”One-stop-shop” – Adgang til nationale regler om særtransport og nemmere adgang til ansøgning om særtransporttilladelser

Revisionen indeholder også bestemmelser om større harmonisering af administrative krav i forbindelse med udstedelse af tilladelser til transport af udelelig last med køretøjer, der overskrider de pågældende vægt- og dimensionsgrænser på det område (særtransport). Herunder etableringen af en slags ”onestop-shop” med oplysninger om nationale bestemmelser og adgang til anvendelse af standartansøgningsskema (artikel 4 a, stk. 1).

Håndhævelsestiltag

I forslaget er der lagt op til nye krav om konkrete håndhævelsestiltag i form af øget kontrol og overvågning. Der foreslås foranstaltninger, der gør håndhævelsen mere målrettet og effektiv ved anvendelse af vejningsmekanismer, som for eksempel WIM (Weigh In Motion). På den måde kan medlemsstaterne forbedre deres overblik over de tunge køretøjer, der overskrider de maksimale grænseværdier angivet i vægt- og dimensionsdirektivet.

Anvendelse af modulvogntog

I henhold til forslaget kan medlemsstaterne tillade anvendelse af modulvogntog på deres område i national og international trafik under forudsætning af information til medlemslandene herom, se straks nedenfor. Et medlemsland må således ikke i international



transport afvise et modulvogntog fra en anden medlemsstat, forudsat at disse ikke overstiger de største vægt- og dimensionsgrænser, der er fastsat for europæiske modulsystemer i den nationale transport. Det vil betyde, at grænseoverskridende transport med modulvogntog ikke længere forudsætter bilaterale aftaler, men vil følge direkte af direktivet.

I forslaget pålægges medlemsstaterne at arbejde på et nationalt informations- og kommunikationssystem oprettet af hver medlemsstat med fokus på at hjælpe vejoperatørerne på tværs af EU med den nødvendige information på de europæiske modulsystemer. Desuden udvides mulighederne for, at medlemsstaterne kan oprette forsøgsordninger med henblik på at teste nye teknologier, herunder europæiske modulsystemer med en maksimal forsøgsperiode på fem år.

Af Transportministeriets nedenstående oversigt fremgår de væsentligste elementer i direktivforslaget vedr. bl.a. øgede vægt, længde og højde for de forskellige typer tunge køretøjer sammenholdt med det gældende direktiv.

Når forslaget er implementeret, skal de faktiske virkninger overvåges og sammenlignes med målene og de forventede virkninger som først præsenteret af Kommissionen. Det reviderede direktiv vil løbende blive evalueret hvert andet år af Kommissionen, med input fra medlemsstaterne.

Oversigt over væsentlige tiltag i Kommissionens forslag til revision kan findes i nedenstående skema

	Kommissionens forslag (nyt direktiv)	Gældende direktiv
1. Øget vogntogslængde for nulemissionskøretøjer	Mulighed for op til 90 cm ekstra længde for køretøjer og vogntog drevet af nulemissionsteknologi	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
2. Øget vægt for lav- og nulemissionslastbiler og busser	Mulighed for op til 2 tons for lavemissionskøretøjer og -vogntog og op til 4 tons for nulemissionskøretøjer og -vogntog	Gældende direktiv giver mulighed for op til 1 respektive 2 ton ekstra vægt
3. Øget drivakseltryk for nulemissionslastbiler og busser	Største drivakseltryk hæves fra 11,5 ton til 12,5 ton for nulemissionskøretøjer	Gældende direktiv begrænser drivakseltryk til 11,5 tons
4. Øget totalvægt for 5-akslede lastbiler	Mulighed for + 8 tons (total 40 tons) for 5-akslede lastbiler	32 ton for lastbiler med 4 eller flere aksler.
5. Højere totalvægte	Frem til 31.12.2034 gives medlemsstaterne mulighed for at hæve den tilladte vægtgrænse til 44 ton (46 ton)	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv



	for intermodale transporter) i internationale transporter fsva. køretøjer, der kører på fossile brændstoffer	
6. Modulvogntog	Adgangen til anvendelse af modulvogntog (EMS) præciseres – både nationalt og grænseoverskridende, herunder særligt adgangen til grænseoverskridende transport	Det er ikke entydigt, hvorvidt modulvogntog (EMS) kan anvendes grænseoverskridende, særligt ikke uden at der indgået en bilateral aftale
7. Intermodal transport	Der tilføjes en række lempelser og præciseringer med henblik på at fremme intermodal transport. Herunder mulighed for anvendelse af andre transporttyper end containere til intermodal transport	Definitionen af intermodal transport og en række henvisninger vanskeliggør i visse tilfælde intermodal transport.
8. Øget højde for intermodal transport	For køretøjer eller vogntog, som i intermodal transport transporterer en eller flere containere med en standard udvendig højde på 9'6" (high cube-containere), øges største højde til 4,3 m (+ 30 cm)	Håndteres pt. nationalt med konkrete tilladelser som særtransporter for at sikre en rute, hvor højden er mulig
9. Lettere ansøgningsprocesser og elektroniske fragtdokumenter	Krav om nationale informationssystemer til at lette ansøgningsprocedurer om anvendelse af EMS. Krav om højere grad af elektroniske fragtdokumenter ifm. intermodale transporter	Nye forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
10. Øget vogntogslængde for autotransportere	Der indføres øget vogntogslængde for autotransporter-vogntog i grænseoverskridende transport (+ 2 meter)	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv. Dette er dog tilladt i dag i en række europæiske lande, herunder DK

4. Europa-Parlamentets udtalelser

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

Europa-Parlamentet har vedtaget sin betænkning den 12. marts 2024. TRAN-udvalget stemte den 7. oktober 2024 for at indlede interinstitutionelle forhandlinger på baggrund af betænkningen vedtaget i marts.

Med betænkningen bibeholder Europa-Parlamentet i vid udstrækning Kommissionens tekst. I betænkningen fastholdes Kommissionens forslag om at øge den maksimale vægt af nulemissionslastbiler op til fire tons og øge den maksimale længde for at imødekomme behovene til nulemissionsteknologier. Udover Kommissionens tekst tillades grænseoverskridende brug af modulvogntog mellem lande, der tillader sådan kørsel på deres territorium.



5. Nærhedsprincippet

Kommissionen lægger vægt på, at formålet med revisionen af direktivet er at fjerne udfordringer og øge incitamenterne for brugen af nul-emissionsteknologi og energibesparende opbygninger inden for sektoren for tunge køretøjer. Derudover lægger Kommissionen vægt på, at ændringerne også har til formål at tydeliggøre reglerne for tværgående godstransport mellem medlemsstaterne, da der på nuværende tidspunkt findes en lang række divergerende, og enkelte uklare, nationale regelsæt på tværs af medlemsstaterne, hvilket er vanskeligt at håndhæve. Resultatet af disse mangler betyder samlet set en større begrænsning af varernes frie bevægelighed og en generel harmonisering af godstransporten i EU. Derfor vurderer Kommissionen, at nærhedsprincippet er overholdt.

Forslaget relaterer sig ikke til danske regler om vægt og dimensioner for større køretøjer, men om merværdien ved at fastsætte fælles EU-standarder for tunge køretøjers vægt og dimensioner i grænseoverskridende transport. En koordineret EU-indsats vil kunne formindske risikoen for markedsfragmentering, konkurrenceforvridning og diskriminerende praksis, hvilket medlemsstaterne hver for sig nationalt kan have vanskeligt ved at håndtere.

Regeringen er på denne baggrund enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

I Danmark findes der regler for køretøjers vægte og dimensioner i flere bekendtgørelser, som er udstedt i medfør af færdselsloven. Det drejer sig i det væsentlige om:

Bekendtgørelse nr. 1440 af 6. december 2024 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Denne regulerer de tekniske krav til køretøjerne.

Bekendtgørelse nr. 1331 af 2. februar 2024 om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk. Denne regulerer køretøjers vægte og dimensioner. I bekendtgørelsen indgår kun typegodkendte køretøjer, både EU-typegodkendte og national individuelt godkendte køretøjer.

Bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport. Denne regulerer særtransport af udeleligt gods, som nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.



Bekendtgørelse nr. 1076 af 7. november 2008 om køretøjer i forsøg med modulvogntog, med senere ændringer. Denne regulerer modulvogntog, hvor de enkelte køretøjer opfylder gældende bestemmelser om længde, men hvor den samlede vogntogslængde overskrider 18,75 m.

Bekendtgørelse nr. 1605 af 12. december 2023 om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog. Denne regulerer de supplerende regler for køretøjer, som indgår i forsøg med dobbelttrailer-vogntog (længere end 25,25 m).

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vil have direkte indvirkning på dansk ret, idet de ændrede vægte og dimensioner i direktivet vil medføre, at der skal ændres i flere forskellige danske regelsæt.

Derudover vil forslaget have direkte indvirkning på dansk ret for så vidt angår direktivets krav om kontrol og overvågning af gods-transporten. I forlængelse heraf vil der blive et behov for at udarbejde straffebestemmelser om blandt andet bøderammen for overtrædelse af de maksimale vægte og dimensioner.

Slutteligt vil revisionen have indvirkning på dansk ret, hvis man ønsker en national forsøgsordning i en begrænset periode, som inkorporerer nye teknologier eller nye koncepter. Her ville der skulle skabes hjemmel i færdselsloven, men også laves en ny specifik bekendtgørelse for den pågældende forsøgsordning.

Med forslaget skal der foretages ændringer i følgende regelsæt:

- *Færdselsloven jf. lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024.*
- *Bekendtgørelse nr. 1440 af 6. december 2024 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr*
- *Bekendtgørelse nr. 1331 af 2. december 2024 om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk*
- *Bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport*
- *Bekendtgørelse nr. 1076 af 7. november 2008 om køretøjer i forsøg med modulvogntog med senere ændringer*
- *Bekendtgørelse nr. 1605 af 12. december 2023 om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog*
- *Omfanget af ændringerne i gældende dansk ret skal undersøges nærmere.*



Omfanget af ændringerne i gældende dansk ret skal undersøges nærmere.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at have negative statsfinansielle konsekvenser for Danmark, herunder administrative.

De statsfinansielle konsekvenser i relation til vejslid m.v. ved kørsel med større og tungere køretøjer i henhold til forslaget, afventer en nærmere undersøgelse af Vejdirektoratet inden endelig stillingtagen. Det vurderes foreløbigt, at der vil være tale om betydelige konsekvenser. Særligt vurderes det, at forhøjelse af drivakseltrykket med 1 ton vil medføre betydelige konsekvenser for vejsliddet på såvel det statslige som kommunale vejnet. Yderligere vil generelt højere og tungere køretøjer i intermodal transport udgøre en stor udfordring for infrastrukturen, som enten skal løses ved omfattende ombygninger eller skiltning og etablering af omkørselsruter.

Herudover skønnes forslaget at få statsfinansielle konsekvenser i forbindelse med overvågning af tunge køretøjer. Det skal undersøges, hvilke vejsystemer, der er i den danske vejinfrastruktur, og som er omfattet af direktivet. Kontrollen og udgifter hertil er afhængige af kravene til intensiteten af overvågningen. Der vil således være implementeringsomkostninger samt administrative omkostninger for de udvalgte myndigheder, der skal varetage denne kontrol og overvågning. Regeringen vurderer på det foreliggende grundlag, herunder forhandlingssituationen, at de statsfinansielle konsekvenser er acceptable, om end regeringen følger udviklingen tæt.

Forslaget vil kunne medføre et mindre provenu fra energiafgifter og køretøjsrelaterede afgifter.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevilningsramme, jf. Budgetvejledningens bestemmelser herom.

De statsfinansielle konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Samfundsøkonomiske konsekvenser



Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere de samlede samfundsøkonomiske konsekvenser. Det skønnes umiddelbart, at forslaget vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser samt have en positiv effekt i form af CO₂-reduktioner. Modsat vil forslaget medføre statsfinansielle omkostninger.

Det antages, at der med forslaget må forventes at være positive konsekvenser i forhold til blandt andet udfordringerne med chaufførmangel på tværs af medlemsstaterne. Dette skyldes at der kan medbringes mere gods ved samme antal af lastbiler. Dette vil endvidere alt andet lige sænke omkostninger ved transport til gavn for virksomheder og forbrugere.

Effektiviseringerne ved forslaget forventes at medføre færre lastbiler på vejene og dermed en bedre trafikafvikling med de positive effekter for samfundsøkonomien, som det indebærer.

Derudover forventer Kommissionen, at forslaget vil medføre en akkumuleret reduktion i CO₂-udledningen på 27,8 millioner ton i EU i 2025-2030, svarende til 1,2 pct. af CO₂-udledningen fra den samlede godstransport i Europa.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes generelt at medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for de danske virksomheder. Med øget tilladt totalvægt samt større dimensioner og forenklet adgang til anvendelse af modulvogntog i grænseoverskridende transport, skønnes erhvervslivet blandt andet at opleve forbedrede omsætningsmuligheder, idet den enkelte lastbil under visse forhold kan transportere mere gods.

Det vurderes at 'One-Stop-Shop' vil medføre administrative besparelser for nogle danske transportvirksomheder, særligt når det omhandler særtransport på tværs af grænser indenfor EU. De administrative besparelser findes i lettere administration i forbindelse med ansøgninger af tilladelser til særtransport, hvor de nationale vægt- og/eller dimensioner overskrides. Derudover er der administrative besparelser ved enklere adgang til information om forpligtelser i forbindelse med særtransport.

For så vidt angår forslaget om ikke i udgangspunktet at give ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme nationale fravigelser vil det, såfremt forslaget vedtages, kunne få negative konsekvenser for erhvervslivet. Dette gælder særligt for virksomheder,



der opererer grænseoverskridende i Norden, hvor der er mangeårig tradition for at acceptere grænseoverskridende transport med køretøjer, der overholder nationale undtagelser i de respektive lande.

Derudover er der med forslaget sat en række nye krav i forhold til de administrative processer, herunder en generel harmonisering og forenkling af ansøgningsprocesserne relateret til transport af udelig last (særtransport), bl.a. gennem anvendelse af en standardiseret digital ansøgning og nem adgang til oplysninger om nationale regelsæt. Tiltag som skal lette administrative byrder, handel og mobilitet i vejtransportsektoren, til gavn for erhvervslivet.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslaget afhænger af, hvordan forslaget vil blive implementeret i de enkelte medlemsstater, da det særligt er ved transport på tværs af grænser i EU, at de administrative besparelser findes.

Der tegner sig dog et billede af, at forslaget skaber grundlag for væsentlige administrative besparelser for danske virksomheder.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF vil få positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet i Danmark.

De europæiske modulsystemer er blandt andet med til at sikre, at der med forslaget opnås forbedret trafiksikkerhed og beskyttelse af infrastrukturen, grundet at disse køretøjer alene anvendes på 'egnede' dele af vejnettet. Derudover har Kommissionens krav om effektiv og konsekvent håndhævelse af reglerne samt etablering af overvågningssystemer direkte positiv indvirkning på de nuværende risici for trafiksikkerheden, i forhold til begrænsning af de køretøjer, der ulovligt overskrider de gældende maksimale vægte og dimensioner i dag.

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. juli 2023. Frist for fremsendelse af høringssvar var den 6. september 2023. Da den danske sprogversion blev modtaget, blev der sendt en supplerende høring den 12. september med frist den 19. september.

Transportministeriet har modtaget følgende høringssvar:



Rådet for Grøn Omstilling

Rådet for Grøn Omstilling afgiver hermed bemærkninger til Kommissionens forslag til revision af vægt- og dimensionsdirektivet og takker for muligheden for at komme med vores input.

1. Grænseoverskridende kørsel

Baggrund for foreslåede ændringer til artikel 4(b): Det er vigtigt at bevare Kommissionens foreslåede to tons ekstra på totalvægten for nulemissionslastbiler og at denne vægtforøgelse ikke undermineres af reglerne med grænseoverskridende kørsel med 44 tons ICE-lastbiler, som der f.eks. er udsigt til ved grænsen mellem Frankrig og Belgien.

Ændringsforslag til Artikel 4b, hvor punkt 1 og 2 slettes og erstattes med følgende:

1. Medlemsstaterne bør kun acceptere en vægtgrænse mellem 40 og 44 tons for grænseoverskridende kørsler med ICE-lastbiler (lastbiler med forbrændingsmotorer), såfremt der er fastsat en ekstra vægtforøgelse på 4 tons over dette aftalte maksimum for nulemissionslastbiler og/eller køretøjskombinationer involveret i intermodale transportoperationer.
2. I national lovgivning og bilaterale aftaler, der regulerer grænseoverskridende kørsler, hvor den samlede teknisk tilladt pålæssede maksimumvægt (TPMLM) af køretøjskombinationer, inklusive 4 tons nulemission/intermodal vægtforøgelse, er på eller over 46 tons, kan medlemsstaterne begrænse brugen af de 4 tons ekstra vægt til 6-akslede køretøjskombinationer.

Alternativt ændringsforslag vil være helt at slette 4b (dvs. 4b(1-3)). Dette for at beskytte det eksisterende grænseoverskridende maksimum på 40 tons og dermed bevare forskellen mellem ICE og nulemissionslastbiler, så der er en større tilskyndelse til at fragte med nulemissionslastbiler.

2. Definition af nulemissionskøretøjer og udelukkelse af e-trailere

Baggrund for foreslåede ændringer: Det er nødvendigt at præcisere definitionen af nulemissionskøretøjer og udelukke e-trailere fra denne definition (punkt 2.2 i bilaget). Ændringsforslaget er skrevet ind i bilagsteksten nedenfor og markeret med **fed** og overstreget, hvor det anbefales at teksten slettes:



2.2 Vehicle combinations			
	2.2.1	Road trains with five or six axles	
		(a) two-axle motor vehicle with three-axle trailer	40 tonnes
		(b) three-axle motor vehicle with two or three-axle trailer	40 tonnes
	2.2.2	Articulated vehicles with five or six axles	
		(a) two-axle motor vehicle with three-axle semi-trailer	40 tonnes
		(b) -axle motor vehicle with two or three-axle semi-trailer	40 tonnes
		(c) two-axle motor vehicle with three-axle semi-trailer involved in intermodal transport operations	42 tonnes
		(d) three-axle motor vehicle with two- or three-axle semi-trailer involved in intermodal transport operations	44 tonnes
	2.2.3	Road trains with four axles consisting of a two-axle motor vehicle and a two-axle trailer	
	2.2.4	Articulated vehicles with four axles consisting of a two-axle motor vehicle and a two-axle semi-trailer, if the distance between the axles of the semitrailer:	
		2.2.4.1 is 1,3 m or greater but not more than 1,8 m	36 tonnes



	2.2.4.2	is greater than 1,8 m	36 tonnes
	In case the maximum authorised weight (MAW) of the motor vehicle (18 tonnes) and the MAW of the tandem axle of the semi-trailer (20 tonnes) are respected and the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or suspension recognised as being equivalent within the Union as defined in Annex II the maximum authorised weight provided for in point 2.2.4.2 shall be increased by 2 tonnes.		
In the case of vehicle combinations including alternatively fuelled vehicles other than zero-emission vehicles, the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2 shall be increased by the additional weight of the alternative fuel technology with a maximum of 1 tonne.			
In the case of vehicle combinations including zero-emission vehicles the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2.1 and 2.2.2 shall be increased by 4 tonnes. For køretøjskombinationer, som har et nulemissionskøretøj som en del af køretøjskombinationen, forhøjes de maksimalt tilladte vægte i henhold til underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 med 4 tons. En e-trailer skal ikke betragtes som et nulemissionskøretøj. [En ny definition er nødvendig for at klassificere trailere med e-aksler som e-trailere (og lade dem være uden for nulemissionsdefinitionen).]			
In the case of vehicle combinations including zero-emission vehicles the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2.3 and 2.2.4 shall be increased by 2 tonnes. For køretøjskombinationer, som har et nulemissionskøretøj som en del af køretøjskombinationen, øges de maksimalt tilladte vægte i underafsnit 2.2.3 og 2.2.4 med 2 tons. En e-trailer skal ikke betragtes som et nulemissionskøretøj. [En ny definition er nødvendig for at klassificere trailere med e-aksler som e-trailere (og lade dem være uden for nulemissionsdefinitionen).]			

Rettidig national implementering

Ændringsforslag: For at sikre, at medlemslandene implementerer direktivets regler rettidigt, foreslår vi at tilføje følgende bestemmelse i revisionen: Inden for 12 måneder efter denne revisions ikrafttræden bør medlemsstaterne ajourføre deres nationale lovbestemmelser for at give 4 tons vægtforøgelse til nulemissionskøretøjskombinationer eller til brug i intermodal transport. De nævnte køretøjskombinationer er defineret i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2.

3. Mere proportionel vægtgrænse for nulemissionsdrivaksler og understøttende forhold

Baggrund for foreslåede ændringer: Der er behov for en mere proportionel vægtgrænse for nulemissionsdrivaksler og understøttende forhold, herunder udfasningsdatoer. Nedenfor i tabellen ses vores ændringsforslag, markeret i **fed** og overstreget.

3.4 Driving axle			
	3.4.1	Driving axle of the vehicles referred to in points 2.2, 2.3 and 2.4 other than zero-emission vehicles	11,5 tonnes
	3.4.2	Driving axle of zero-emission vehicles referred to in points 2.2.1 and 2.2.2 Drivaksel på nulemissionskøretøjer, der er nyregistreret mellem [2025] og 1/1/2029, efter opfyldelse af betingelserne i punkt 3.4.4 Fra 1/1/2029 gælder betingelserne i punkt 3.4.4 for alle nyregistrerede nulemissionskøretøjer som refereret til i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.	12,5 tonnes 12 tonnes
	3.4.3	Zero-emission two-axle buses Nulemissions to-akslede busser Drivakslen på to-akslede nulemissionsbusser, der er nyregistreret mellem [2025] og 1/1/2035, efter opfyldelse af betingelserne i punkt 3.4.4	12,5 tonnes



		Fra 1/1/2035 gælder betingelserne i punkt 3.4.4 for alle nyregistrerede to-akslede nulemissionsbusser. Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.	12 tonnes
	3.4.4	Bestemmelserne i punkt 3.4.2 og 3.4.3 er underlagt følgende obligatoriske sikkerhedsforanstaltninger for nyregistrerede nulemissionskøretøjer, der anvender en 12 tons drivaksel fra [2025]: 1. Bredbaserede højeffektive enkeltdekk på styreakslen med EU-dækklassificeringsminimum på A for rullemodstand og B for vådt vejgreb 2. Dobbeltdekkkonfiguration på drivakslen med dekk med EU-dækklassificeringsminima på A for rullemodstand og B for vådt vejgreb 3. Et dækktryksovervågningssystem, der advarer føreren om et tryktab på mere end 0,5 bar, med pligt til at genoprette trykket til det anbefalede niveau ved den nærmeste tilgængelige facilitet under hensyntagen til kørselsretningen 4. En accelerationsbegrænser, der sikrer, at acceleration fra hvile ikke overstiger 1,2m/s² Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.	

4. EMS/Modulvogntog

Baggrund for foreslåede ændringer: Det er nødvendigt, at det sikres, at grænseoverskridende modulvogntogs/EMS-kørsler er nulemissionskørsler inden 2030. Sikkerheden skal prioriteres og det samme bør modalskift mellem jernbane/vandveje. Nedenfor er to forskellige ændringsforslag. I og med den danske sprogversion af lovtæksten endnu ikke er tilgængelig, indsætter vi den oprindelige lovtækt på engelsk med overstregninger til ændringsforslag, der bør slettes og fed for tilføjelser, også på engelsk.

Ændringsforslag til Artikel 4a, 1 ud af 2: De nedenfor foreslåede ændringer gælder for al grænseoverskridende kørsel med gigaliners, *uanset hvornår de påbegyndes*:



‘4a. Member States may allow the circulation in their territories in national and international traffic of European Modular Systems subject to all of the following conditions:

- (a) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the maximum weights and dimensions applicable to the circulation of European Modular Systems in their territories;
- (b) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the part of the road network where European Modular Systems can circulate;
- (c) the Member States shall ensure the connectivity of the part of the network where European Modular Systems can circulate in their territories with the road network of neighbouring Member States that also allow the circulation of European Modular Systems, in order to enable cross-border traffic;
- ~~(d) the Member States shall set a monitoring system and assess the impact of European Modular Systems on road safety, on the road infrastructure, on modal cooperation, as well as the environmental impacts of European Modular Systems on the transport system, including the impacts on modal split.~~

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic.

~~Member States shall inform the Commission in case they allow the circulation in their territories of European Modular Systems.’;~~

(d) Member States shall set a monitoring system and assess the impact of routes / movements of European Modular Systems on the following:

- Road safety: Member States shall conduct an evaluation to assess the impact of any movement of European Modular Systems, particularly on non-highway sections, and with regard to vulnerable road users, such as cyclists and pedestrians;**
- Road infrastructure;**
- Modal shift / co-operation: Member States shall conduct an assessment of the route or movement of the European**



Modular Systems, paying particular attention to existing alternative modes of transport and the need to avoid reverse modal shift.

The Member States involved must send the above-described assessments to the European Commission.

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic. **In the case of zero-emission European Modular Systems, the maximum authorised weight shall be increased by 4 tonnes.**

Cross-border movement of European Modular Systems shall be operated by zero-emission vehicles from 01/01/2030.

Ændringsforslag til Artikel 4a, 2 ud af 2: De nedenfor foreslåede ændringer gælder for al grænseoverskridende kørsel med gigaliners, *der begynder efter datoen for denne revisions ikrafttræden [forventet ~2025]:*

‘4a. Member States may allow the circulation in their territories in national and international traffic of European Modular Systems subject to all of the following conditions:

- (a) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the maximum weights and dimensions applicable to the circulation of European Modular Systems in their territories;
- (b) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the part of the road network where European Modular Systems can circulate;
- (c) the Member States shall ensure the connectivity of the part of the network where European Modular Systems can circulate in their territories with the road network of neighbouring Member States that also allow the circulation of European Modular Systems, in order to enable cross-border traffic;
- (d) ~~the Member States shall set a monitoring system and assess the impact of European Modular Systems on road safety, on the road infrastructure, on modal cooperation, as well as the environmental impacts of European Modular Systems on the transport system, including the impacts on modal split.~~



Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic.

~~Member States shall inform the Commission in case they allow the circulation in their territories of European Modular Systems.;~~

(d) from the date of entry into force [~2025] Member States shall set a monitoring system and assess the impact of any proposed new route or movement of European Modular Systems on the following:

- Road safety: Member States shall conduct an ex-ante evaluation to assess the impact of the newly-proposed movement of European Modular Systems, particularly on non-highway sections, and with regard to vulnerable road users, such as cyclists and pedestrians;**
- Road infrastructure;**
- Modal shift / co-operation: Member States shall conduct an ex-ante assessment of the proposed route or movement, paying particular attention to existing alternative modes of transport and the need to avoid reverse modal shift.**

The Member States involved must send the above-described assessment to the European Commission.

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic. **In the case of zero-emission European Modular Systems, the maximum authorised weight shall be increased by 4 tonnes.**

From 01/01/2030, all routes or movements of European Modular Systems which commenced after the date of entry into force [~2025] shall be operated by zero-emission vehicles.

5. 5-akslede køretøjer

Baggrund for foreslåede ændringer: Medlemslandene bør selv kunne regulere maxvægten for nationale køretøjer, såfremt der påbydes en 2 tons vægtforøgelse til nulemissionslastbiler oven i de



ationale vægtgrænser. Ændringsforslag skrevet i **fød** og slettet ved overstregning.

2.3 Motor vehicles			
	2.3.6	Five-axle motor vehicles with two steering axles where the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or suspension recognized as being equivalent within the Union as defined in Annex II, or where each driving axle is fitted with twin tyres and the maximum weight of each axle does not exceed 9,5 tonnes. Mens den maksimale vægt for fem-akslede køretøjer forbliver et anliggende for de nationale myndigheder, skal medlemsstaterne give nulemissions fem-akslede køretøjer en 2 tons ekstra vægt.	40 tonnes

6. Længdeforøgelse for nulemissionslastbiler

Til dette punkt har vi ikke nogen ændringsforslag. Vi støtter Kommissionens forslag, der pålægger det længere køretøj at tage hensyn til den europæiske vendecirkel (1.5 i bilaget)

1.5 Any motor vehicle or vehicle combination which is in motion must be able to turn within a swept circle having an outer radius of 12,50 m and an inner radius of 5,30 m
--

DTL Danske Vognmænd

DTL-Danske Vognmænd takker for at blive hørt i forbindelse med revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet.

DTL-Danske Vognmænd ser positivt på en udvikling hen mod mere fleksible regler, som kan styrke effektiviteten i transporterne og dermed være med til at styrke den grønne omstilling. Revisionen bør dog ske i respekt for den gode og effektive transportstruktur, der i dag findes i og imellem de fire nordiske lande, Danmark, Finland, Norge og Sverige, hvor bl.a. vogntogsvægte, der er væsentlig højere end i de fleste andre EU-lande sammen med mere fleksible længdebestemmelser end i resten af EU, muliggør væsentlig mere energieffektive og klimavenlige transporter, både nationalt og imellem de nordiske lande. Derfor bør man afstå fra at indføre maksimale vægte og mål for fx modulvogntog og HCT-vogntog (High Capacity Transport), herunder DUO2/dobbeltrailervogntog, der er planlagt til at rulle i Danmark på et mindre vejnet i 2024. Den gode udvikling i Norden bør ikke standses ved fx at



indføre vægtbegrænsninger for grænsepassage, når to lande er enige om en tilladt vogntogsvægt, der ligger over EU's 40 tons-grænse.

Det skal dog hilses velkommen med en bedre definering af modulvogntog, EMS (European Modular System), DUO2 mv., der indgår under gruppen af HCT-vogntog. Det modtages også med stor tilfredshed, at der er intentioner om at få en ensartethed på området for særtransporter i Europa. Det er højest utilfredsstillende og unødigt omkostningstungt for hele industrien med de forskellige ansøgningsprocedurer og regler for særtransporter. DTL vil opfordre til, at man holder fokus på koncepterne i de tre lande Danmark, Finland og Sverige, hvor man har gode og smidige koncepter, som er under stadig udvikling, så vi ikke kommer frem til en løsning, som i visse mellemeuropæiske lande, hvor man ofte venter i månedsvis på en simpel transporttilladelse til en særtransport. DTL Kran-Blok Erfa, bidrager gerne med informationer og praktiske eksempler, og samtidig vil vi også opfordre til, at man holder tæt kontakt med den internationale særtransport-organisation ESTA.

Når det gælder modulvogntog og DUO2 mv., der er længere og/eller tungere end EU's almindelige regler for almindelige vogntog, kan vi støtte formuleringen i punkt 4 – 4.B, (*restriktioner for grænseoverskridende transport af tungere og/eller længere køretøjer*), og at man bør sikre fri passage og frit vejnet på begge sider af landegrænserne for modulvogntog samt på sigt også andre HCT-kombinationer, så som DUO2. I Norden er det også vigtigt, at der til stadighed vil være uhindret passage og vejnet til rådighed for vogntogskombinationer, der falder ind under modulvogntog med vogntogsvægte på 60 ton (højere vægte i Finland/Sverige), og som blot er en kombination med en lastbil med en stor påhængsvogn, der både er almindelige i Danmark, Finland og Sverige.

DTL-Danske Vognmænd skal ikke undlade at gøre opmærksom på det uhensigtsmæssige i, at man opererer med fx modulvogntog, med en maksimal vogntogsvægt på blot 44 tons. Hvis ikke den tilladte vogntogsvægt hæves til mindst 50 tons, vil evt. nye modulvogntogsforsøg i lande, hvor man ikke allerede er i gang med højere vogntogsvægte aldrig komme ud med et positivt resultat. Det skyldes, at den forøgede egenvægt ved tilkobling af fx en linktrailer eller en dolly og en trailer, reducerer den tilladte lastevne dramatisk ud fra 40 eller 44 tons vogntogsvægt. Det vil dermed reducere mulighederne for at laste retur på normal vis. Det er illustreret i tabellen herunder (tallene angiver kg):

Udgangspunktet er et såkaldt linkvogntog, bestående af en typisk treakslet lastbil, opbygget som sættevognstrækker, en toakslet



linktrailer, der er en kort trailer med mulighed for tilkobling af yderligere en trailer i standardmål (13,6 m lang)

Tilladt vogntogsvægt	40000	44000	50000	60000	64000
Lastbil (trækker), egenvægt	9000	9000	9000	9000	9000
Linktrailer, egenvægt	7700	7700	7700	7700	7700
Trailer, egenvægt	7300	7300	7300	7300	7300
Samlet egenvægt	24000	24000	24000	24000	24000
Mulig lastevne	16000	20000	26000	36000	40000

Med 40 tons tilladt vogntogsvægt vil kombinationen udelukkende kunne anvendes til meget let gods, og hvis vognmandsfirmaet ikke har tilsvarende let gods, som kan tages med retur, vil det altid blive en dårlig løsning. Det skyldes, at vogntoget ikke kan køre hen til en virksomhed og hente et "almindeligt" læs på måske 30 eur-paller (svarer til bundpladsen i en 13,6 m standardtrailer), der typisk vejer 25 tons (svarende til 830 kg pr palle).

Derfor vil kombinationen udelukkende kunne finde anvendelse ved niche-transporter af let gods både ud og hjem, selvom vogntoget er dimensioneret til at transportere op til ca. 53 paller med en vægt op til ca. 36 tons (40 tons i Sverige og Finland). Vælger man i stedet blot 50 tons vogntogsvægt, vil sådan et vogntog dog kunne laste et "almindeligt" læs på fx 26 tons. Det er også fint, at man får implementeret faste regler for autotransportere, både definitioner og to-tallængde.

Det er også godt at få indskrevet reglerne for aerodynamiske og nulemissions-lastbiler. Når det gælder køretøjer, der anvender alternative og nulemissions-drivmidler, er der brug for mindst 1200 mm ekstra længde, så fx batterier og gastanke kan klemmes ind mellem lastbilens foraksel og bogien på en tre- eller flerakslet lastbil.

Udfordringen med totalhøjde på vogntog, som udfører transport af High Cube ISO-containere, som bliver mere og mere udbredt, herunder også med SideLoader-vogntog, som selv kan laste og aflæse containerne, bør klares ved, at man får hævet totalhøjden til 4,40 m, og det bør ikke gælde særskilte godsarter, men alle transportere.

Vi skal også advare mod, at man indfører regler om, at køretøjer, der skal indgå i modulvogntogs-kombinationer, eller som blot er tungere end EU's standardvægte på 40 tons, skal være EU-helbils-godkendte for at kunne passere landegrænser. En meget stor del af lastbilerne i Norden, som indgår i vogntogskombinationer, er treakslede og ikke med træk på begge aksler. Oftest er de af typen 6x2 med en drivaksel, hvor mange er bygget op med en såkaldt Norgesbogie, der ikke kan indgå i en EU-helbilsgodkendelse.



Navnet er opstået fordi, det er helt nødvendigt at have en sådan akselkonfiguration ved kørsel i Norge, og de er også i Danmark en del af de nationale regler. Det er også en forudsætning for udførelsen af mange transporter i de øvrige nordiske lande, fordi den kan overføre en høj vægt til drivakslen ved igangsætning og sikre, at vogntogene kommer afsted i offroad og i vinterføre.

DI Transport

DI Transport har modtaget ovennævnte høring med svarfrist den 6. september 2023. DI Transport skal indledningsvist takke for muligheden for at indgive bemærkninger til forslaget. Branchen har i adskillige år efterspurgt en revision af vægt- og dimensionsreglerne, hvorfor det er positivt, at EU-Kommissionen nu har fremlagt sit forslag. Forslaget er en del af den grønne fragtpakke og et af formålene med et revideret direktiv er da også at drage nytte af de effektiviseringsmuligheder, der ligger i at tillade øget vægt og dimensioner for en række godstransportkøretøjer på de europæiske veje, og dermed reducerer udledningen af CO₂. Forslaget indeholder en række positive elementer, der tillader operatørerne at øge effektiviteten, sikre bedre sammenhæng med andre transportformer og reducere udledning.

Forslaget bidrager således til den grønne omstilling af transportsektoren og de overordnede reduktionsmål i Green deal og Fit55. Det er positivt, at man tager højde for den øgede vægt, der følger af nulemissionskøretøjer, herunder behovet for ekstra vægt til batterier, aerodynamisk indretning af køretøjer mv.

Der følger dog af forslaget også en række udfordringer. Ikke mindst i relation til anvendelsen og udbredelse af det europæiske modulvognskoncept (EMS). Det er på den ene side positivt, at forslaget giver medlemsstaterne mulighed for at tillade national og grænseoverskridende brug af EMS på deres område, forudsat at en række betingelser er opfyldt vedrørende de maksimale vægte og dimensioner, der er tilladt på eget territorium, og i forbindelse med det tilgængelige netværk. Hvor national brug af EMS er tilladt, kan grænseoverskridende operationer ikke længere nægtes. Dette udvider omfanget af, hvad der i øjeblikket er tilladt, og skulle gerne i yderligere omfang optimere brugen af EMS over længere afstande og opnå flere fordele med hensyn til reduktion af antallet af køretøjer på vejen og det samlede brændstofferbrug.

På den anden side, går forslaget ikke tilstrækkelig langt i sit anvendelsesområde, da forslaget ikke harmoniserer de nationale vægtgrænser. I de nordiske lande har man med stor succes anvendt EMS og med forslaget tillades da også vægtgrænser på 60 tons. Men da en række EU lande ikke tillader højere vægt end 40 tons, begrænses de gevinster, der ville kunne høstes ved



langdistancekørsel med EMS, fra f.eks. det nordlige Sverige gennem Danmark til Italien.

Desuden er testperioden begrænset til 5 år, hvilket synes for kort en periode, og man bør søge at gøre forsøget permanent. DI Transport skal opfordre til at der i forhandlingerne i Rådet arbejdes intenst på at overbevise de skeptiske EU lande om fordelene ved såvel EMS som EMSII / forsøget med DUOII lastbiler på dele af det danske vejnet. DI Transport skal i den forbindelse henvise til hørings svar afgivet i forbindelse med udkast til bekendtgørelse vedr. køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Dansk Erhverv

Reglerne om lastbilers tilladte vægt og dimensioner spiller en afgørende rolle for at forbedre energieffektiviteten i vejtransporten og reducere sektorens drivhusgasemissioner. Det er et vigtigt værktøj til at indfri EU's grønne ambitioner. Dansk Erhverv er positive overfor en revision af reglerne. Den grænseoverskridende transport med både længere og tungere lastbiler skal efter vores opfattelse fremmes mest muligt. Overordnet set er ambitionsniveauet i Kommissionens forslag i den henseende for lavt: Der bliver givet lidt ekstra vægt og længde til nulemissionslastbiler og lastbiler med aerodynamiske førerhuse, og landene bliver forpligtet til at tillade grænseoverskridende kørsel med tungere lastbiler på deres områder, hvis landet allerede selv har indført lignende nationale regler. De foreslåede ændringer er langt for nok til at høste de mange fordele, der er ved at udbrede længere og tungere lastbiler.

Danmark er et foregangsland

Danmark er et af de lande i EU, der har gode erfaringer med øgede vægt og dimensioner, modulvogntog og dobbelttrailere. Danmark bør i forhandlingerne arbejde for at et mere ambitiøst resultat, end fremlagt af Kommissionen. Forslaget gør efter Dansk Erhvervs mening ikke nok for at udbrede længere og tungere lastbiler i EU, herunder brugen af modulvogntog. For eksempel vil det effektivisere den europæiske vejtransport, hvis det bliver muligt at køre med modulvogntog med dimensioner som i Danmark på hele TEN-T-nettet.

Harmonisering er godt, men bevar fleksibiliteten

Forslaget ligger i et vist omfang op til harmonisering af reglerne. Det er fx positivt, at forslaget strømliner procedurerne for ansøgning om tilladelser til særtransport, og der bliver indført en *one-stop-shop*-tilgang. Det er vigtigt, at det bliver et hurtigt og smidigt



system. Det vil mindske den administrative byrde og omkostningerne for operatørerne. Man fjerner behovet for tilladelse til højere lastbiler til transport af *high cube*-containere i intermodal transport, og der bliver indført en ny og højere højde for *high cube*-containere, som dog efter Dansk Erhverv mening bør udvides til at gælde alle transporter. Der bliver desuden indført harmoniserede regler for autotransporter, som Dansk Erhverv støtter op omkring. Det er dog helt afgørende, at en højere grad af harmonisering af reglerne ikke forhindrer, at vi herhjemme og i Norden kan fastholde vores nuværende mere ambitiøse og 'grønne' regler. Der skal fortsat være plads til national fleksibilitet, som der heldigvis også lægges op til med forslaget – det er vigtigt at fastholde.

Danmark skal kunne bevare de gældende nationale vægt- og dimensionsreglerne og gennemføre de kommende ændringer, der er politisk besluttet i år.

Det er positivt, at der fortsat bliver mulighed for, at landene bilateralt aftaler højere vægt og dimensioner for grænseoverskridende transport. Men så længe at forslaget ikke indeholder en generel forøgelse af vægt- og dimensionskravene i grænseoverskridende transport er forslaget for uambitiøst.

Det er også en vigtig pointe ift. kommende forhandlinger, at der ikke bliver indført maksimale vægte og mål på EU-niveau, da dette kan sætte en stopper for foregangslandene i Norden, hvis dette måtte blive indført. Det bliver foreslået, at forsøgsordninger med modulvogntog begrænses til fem år. Dansk Erhverv ser gerne, at der kommer mere fleksibilitet ind i forslaget, så forsøgene kan løbe over længere tid, da det er forbundet med betydelige investeringer i materiel.

Aerodynamiske og nulemissions-lastbiler

Med forslaget opdateres reglerne om ekstra vægt og længde for lastbiler med nulemissionsteknologi. Dansk Erhverv støtter forslaget. Revisionen hæver vægtgrænsen for nulemissionskøretøjer fra de nuværende 42 ton til 44 ton, uanset vægten af den faktiske nulemissionsteknologi. Det er nyt, at "ekstravægten" for nulemissionskøretøjer ikke er begrænset til kun at omfatte den ekstra vægt af nulemissionsteknologien. Det betyder, at operatørerne vil få ekstra lastevne og dermed nytte-lastkapacitet, når/hvis teknologien bliver lettere. Det kan give en tilskyndelse til at vælge grønt.

Dansk Erhverv er positive over for forslaget men bemærker, at biogaslastbiler som udgangspunkt ikke indgår i disse undtagelser.

Dansk Erhverv er grundlæggende enige i, at en stor del af vejtransporten skal elektrificeres på sigt, men for de køretøjer og ruter der endnu ikke kan gøre brug af hverken batteri- eller brintteknologien, kan biogas være et godt og midlertidigt alternativt. I dag har biogas allerede været med til at sikre reduktioner i den tunge



transport, og den grønne omstilling kan derfor fremmes yderligere, hvis biogas indgår i de generelle øget vægt- og dimensions-krav for nulemissionslastbiler, så denne teknologi også gøres til en god, grøn investering sat over for den ellers traditionelle diesellastbil.

Med forslaget må de maksimale længder for nulemissionskøretøjer overskrides med maksimum 90 cm, men der er brug for minimum 120 cm ekstra længde. Dansk Erhverv støtter udbredelsen af aerodynamiske førerhuse, og at der kan fastsættes lempeligere længde-regler herfor. Det er også vigtigt at have fleksible regler, der sikrer kombinationen af nulemissionskøretøjer og aerodynamiske førerhuse.

Udbred nulemissionslastbiler, men fortsat behov for effektivisering af den 'traditionelle' lastbil

Dansk Erhverv er enig i, at et af formålene med revisionen kan være at fremskynde udbredelsen af nulemissionslastbiler og fremme intermodal transport. Men fokus må ikke blive for ensidet på det formål. Så risikerer man at overse de store fordele med effektivitetsforbedringer og CO₂-reduktioner, der er ved at øge vægt og dimensioner for traditionelle lastbiler, der fortsat vil udgøre en stor andel i mange år fremover.

Forslaget indfører en "solnedgangsklausul"¹, der betyder, at grænseoverskridende transport med længere og tungere lastbiler kun må udføres med nulemissionslastbiler fra 2035. Dansk Erhverv er skeptisk overfor reglen. Beslutningen om at indføre sådan en regel bør afvente den faktiske udvikling i sektoren og en evaluering af forholdene på et senere tidspunkt.

I 2035 vil rigtig meget transport fortsat blive udført med traditionelle lastbiler, og derfor vil reglen gøre en stor del af transporterne mindre effektive og føre til flere emissioner. Der bliver i disse år indført rigtig mange nye EU-regler, der skubber på den grønne omstilling af vejtransporten, fx et næsten totalforbud mod salg af lastbiler med forbrændingsmotorer i 2035. Der er således andre og mere effektive regler, der skubber på den positive udvikling, end at forbyde grænseoverskridende transport med traditionelle lastbiler, der er længere og tungere. Der er fortsat brug for regler, der optimerer brugen af den traditionelle lastbil – også i 2035.

Dansk Erhverv har en generel betragtning om, at det samtidig er vigtigt, at forslaget ikke bliver brugt til at sætte hindringer op for en effektiv vejtransport med det formål at fremme andre transportformer. Ønsker man at fremme andre transportformer, bør fokus være på et forbedre ramme-vilkårene for disse transportformer, men det skal ikke ske på bekostning af en effektivisering af vejtransporten. Det bør Danmark være opmærksomt på i kommende forhandlinger.



Dobbeltrailere til Sverige

Dansk Erhverv vil slutteligt benytte lejligheden til at gøre opmærksomt på, at det er kritisabelt, at man fra dansk og svensk myndigheds side ikke har kunnet nå til enighed om fælles regler eller gensidig anerkendelse, som muliggør grænseoverskridende transport med dobbeltrailere. For erhvervet er det helt uforståeligt, at man ikke kan køre med danske dobbeltrailervogntog i Sverige og visa versa. Det er generelt afgørende, at den grænseoverskridende transport kan forløbe uden tekniske barrierer og særlige nationale krav og konfigurationer, der skal være opfyldt, før det er tilladt. Det bør Danmark ligeledes arbejde for på EU-niveau.

De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportører har kun enkelte bemærkninger til det foreliggende udkast fra EU-kommissionen til revision af direktiv 96/53/EF (vægt- og dimensionsdirektivet).

Først og fremmest opfordrer vi regeringen til at sikre, at de foreslåede ændringer til vægt- og dimensionsdirektivet ikke får negativ indflydelse på de 11 lempelser, der netop er foreslået indført i de nationale regler i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK) og i Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen).

Tilsvarende opfordrer vi regeringen til at bakke op om de evt. muligheder for yderligere lempelser i DfK og dimensionsbekendtgørelsen, som Kommissionens direktivudkast måtte give mulighed for at indføre.

For så vidt angår de konkrete ændringer til direktivet som foreslået af Kommissionen gælder der i øvrigt de samme hensyn, som vi har gjort gældende i vores høringssvar til de aktuelle ændringer af DfK og dimensionsbekendtgørelsen.

Vi henviser til vedlagte høringssvar (sagsnr. 2023-482247).

Herudover henviser vi til de synspunkter, som ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) har formuleret i vedlagte "Position Paper" vedrørende revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet. (December 2022) samt; i et fælles brev fra ACEA og "Platform for electromobility" og "Hydrogen Europe" stilet til Kommissionen (Transport), Spaniens EU-ambassadør og Parlamentet (TRAN og ENVI). Brevet er ligeledes vedlagt.



Det fremhæves heri, at revisionen af direktivet overordnet bør:

- Simplificere direktivet så meget som muligt og sikre en fuldt harmoniseret gennemførelse i medlemsstaterne.
- Tillade forhøjede vægtgrænser for nul-emissionskøretøjer og justere bestemmelserne for akseltryk og vogntogslængder, så de tager højde for de særlige behov, der gør sig gældende for drvlinjerne i nul-emissionskøretøjer.
- Sikre ”intermodal kompatibilitet” (af hensyn til den grænseoverskridende transport, red.)

Generelt må revisionen af direktivet anses som afgørende for den grønne omstilling af transporten, og det er helt essentielt, at alle barrierer for anvendelsen af nul-emissionsteknologier i tunge køretøjer fjernes så hurtigt som muligt.

Bilag:

- De Danske Bilimportørers høringssvar til DfK og dimensionsbekendtgørelsen (sagsnr. 2023-482247)
- ACEA Position Paper: Review of the weights and dimensions directive (December 2022)
- Letter to the European Commissioner for Transport, the Ambassador and Permanent Representative of Spain to the European Union and the Presidents of TRAN and ENVI Committees of the European Parliament

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

En række medlemsstater har haft fokus på konkurrencesituationen i relation til jernbanegodstransport. Derudover har flere medlemsstater udfordringer med infrastrukturen og risikoen for øget vejslid fra eksempelvis øget drivakseltryk. Flere lande risikerer hertil et væsentligt øget vejslid som følge af deres geografiske placering som transitland.

I kontekst heraf har nogle lande ønsket at fastholde det aktuelle tilladte drivakseltryk og i stedet øge totalvægten ved anvendelse af køretøjer og vogntog med flere aksler, som er mere skånsomme for infrastrukturen.

Endvidere har nogle lande fremført ønske om fortsat at kunne håndtere transport af høje intermodale transporter såsom



highcube-containere fx via tilladelser, så kørslen foregår på en på forhånd godkendt rute.

De nordiske lande har arbejdet for at fastholde muligheden for at tillade grænseoverskridende godstransport med andre køretøjer og vogntog end modulvogntog (EMS), der går ud over grænserne i direktivets bilag.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen forholder sig positivt til forslagets vision om at forbedre godstransporten på det indre marked, herunder at gøre godstransporten grønnere. Regeringen er således positivt indstillet over for initiativer, der kan styrke det indre markeds funktionsmåde, da det indre marked har en afgørende betydning for vækst og velfærd i EU.

Det er fortsat den danske position, at større køretøjer

- giver mere fleksibilitet til at afvikle godstransport for branchen
- reducerer CO₂-udledninger
- afhjælper problemer med chaufførmangel

Regeringen så dog gerne, at revisionens ambitionsniveau i forhold til den grønne omstilling blev hævet fx ved at tillade højere vægtgrænser for nulemissionslastbiler.

I forhold til forslaget om ikke i udgangspunktet at give ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme fravigelser, finder regeringen det centralt at fastholde den gældende retstilstand, hvorefter transport over de nordiske grænser, der går ud over direktivets bestemmelser, forbliver mulige efter revisionen. En begrænsning af den nuværende ordning vil kræve markant flere køretøjer for at løse transportopgaverne. Dertil vil det øge CO₂-udledningen, være kontraproduktivt i forhold til at afhjælpe chaufførmangel og medføre væsentligt øgede omkostninger for transporterhvervet.

Regeringen noterer sig, at direktivet ikke umiddelbart vurderes at kollidere med de grænser i det regelsæt vedrørende vægte og dimensioner, som gælder for nationale transporter, herunder de "11 tiltag" der er implementeret 1. januar 2024, i forbindelse med indførelse af vejafgiften pr. 1. januar 2025, for så vidt angår den nationale transport. Endvidere er det besluttet at indføre yderligere tiltag. Bl.a. øget vægt for 2-, 3- og 5-akslede og øget vægt for EMS¹ og



EMS2 fra 2026, samt øget vægt for 7-akslede vogntog og øget højde til 4,2 meter fra 2027.

Regeringen bakker endvidere op om Kommissionens målsætning om at styrke kontrollen og håndhævelsen af vægt- og dimensionsreglerne, herunder også de kontrol- og håndhævelsestiltag, som foreslås.

Regeringen finder, at Kommissionens beføjelser efter forslaget er velbegrundede og proportionelle.

Regeringen ser frem til den forventede drøftelse på rådsmødet den 5. juni 2025 og arbejder for, at drøftelsen skaber grundlag for fremdrift i videre forhandlinger.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 4. juni 2024 til orientering.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 1. december 2023 til orientering. Der blev forelagt forhandlingsoplæg den 3. november 2023. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 10. oktober 2023.