



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 13. september 2011  
J. nr. 2011-3014

Internationalt Kontor

**Samlenotat: Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)  
d. 6. oktober 2011**

Dagsordenspunkt 2: Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om revisionen af aftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus (Interbus-aftalen) ..... 2

Dagsordenspunkt 3: Kommissionens henstilling til Rådet om bemyndigelse til at indlede og gennemføre forhandlinger med den europæiske organisation for lufttrafikkontrol (Eurocontrol) om en overordnet samarbejdsaftale..... 4

Dagsordenspunkt 4: Kommissionens meddelelse om oprettelse af et fælles luftfartsområde med Republikken Aserbajdsjan samt Kommissionens henstilling til Rådet om at bemyndige den til at indlede forhandlinger med Republikken Aserbajdsjan om en samlet luftfartsaftale ..... 6

Dagsordenspunkt 5: Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om en ny strategi for transportsamarbejde mellem EU og dets naboregioner ..... 8



## **Dagsordenspunkt 2: Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om revisionen af aftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus (Interbus-aftalen)**

Der forefindes ikke et KOM-nr.

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

Kommissionen ønsker bemyndigelse til at indlede forhandling om udvidelse af Interbus-aftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus. Aftalens geografiske område ønskes udvidet med interesserede tredjelande, ligesom aftalen ønskes udvidet til tillige at omfatte rutekørsel. Forslaget fremsættes efter proceduren for indgåelse af aftaler med tredjelande, og der træffes afgørelse med kvalificeret lande (Traktatens artikel 91 og artikel 218, stk. 3 og 4, jf. stk. 8.).

Interbus-aftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus, der trådte i kraft den 1. januar 2003, er indgået på Fælleskabsplan. Der er i henhold til aftalen nedsat et fælles udvalg, der skal administrere aftalen og påse, at den anvendes korrekt. Aftalen harmoniserer betingelserne for adgangen til erhvervet, for de tekniske specifikationer for busser og for det arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport. Aftaleparter er for øjeblikket EU og Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kroatien, Makedonien, Moldova, Montenegro og Tyrkiet. Aftalen er åben for tiltrædelse af lande, der har fuldt medlemskab af CEMT (Den Europæiske Transportminister Konference).

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

Lejlighedsvis buskørsel og rutekørsel er reguleret i bilaterale vejtransportaftaler mellem Danmark og en række lande uden for EU. I tilfælde af, at et af disse lande tiltræder Interbus-aftalen, vil denne få forrang for reguleringen i den bilaterale vejtransportaftale.

### **3. Høring**

Høringen finder sted i forbindelse med fremlæggelsen af dette rammenotat i EU-specialudvalget for Transport idet selve forhandlingsmandatet er fortroligt.

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

Gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag har ikke statsfinansielle konsekvenser for Danmark.



Der må forventes en positiv samfundsøkonomisk og administrativ effekt ved, at reglerne for buskørsel bliver mere gennemskuelige.

## **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen mener ikke, at målene for forslaget vil kunne nås af medlemsstaterne enkeltvis. Det er desuden tale om en naturlig udvidelse af Interbus-aftalen, hvor EU er aftalepart over for nabolandene. Regeringen deler denne opfattelse og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

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

Danmark er positivt indstillet over for forslaget, da det udvider det geografiske omfang af interbusaftalen, og aftalen forenkler reglerne for buserhvervet. Det vurderes, at den danske busbranche vil kunne støtte forslaget, da det vil forenkle tilladelsesproceduren for international buskørsel.

Det er naturligt, at bilaterale aftaler erstattes af fælles internationale aftaler. I den udstrækning man udvider reglerens omfang, bør de i høj grad ligne dem, der gælder i EU.

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

Forslaget er under behandling i Rådets transportarbejdsgruppe. Flere lande er skeptiske i forhold til den foreslåede procedure, og har foreslået at dele mandater op i to, hvor Interbus-aftalens geografiske omfang forhandles på plads først, hvorefter Kommissionen kan få et nyt mandat til at forhandle fælles regler for international rutekørsel. Danmark har ikke specifikke ønsker til proceduren og vil i givet fald kunne tilslutte sig en opdeling af mandatet.

Andre lande ønsker at indgå aftale på området i FN-regi frem for at udvide Interbus-aftalen i EU-regi.

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

Ikke relevant.

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

Den oprindelige aftale har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg forud for transportrådsmødet den 7. december 1995 og den 20-21. december 2000.



### **Dagsordenspunkt 3: Kommissionens henstilling til Rådet om bemyndigelse til at indlede og gennemføre forhandlinger med den europæiske organisation for lufttrafikkontrol (Eurocontrol) om en overordnet samarbejdsaftale**

KOM (2011) 333 endelig

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

Kommissionen henstiller, at den bemyndiges til at indlede forhandlinger med den europæiske organisation for lufttrafikkontrol (Eurocontrol) om indgåelse af en overordnet samarbejdsaftale. Henstillingen er fremsendt den 8. juni 2011, og bemyndigelsen til forhandlinger skal vedtages på basis af den almindelige lovgivningsprocedure og proceduren for indgåelse af aftaler med tredjelande og internationale organisationer (Traktatens artikel 100, stk. 2 samt artikel 218, stk. 3 og 4 og første del af stk. 8).

Eurocontrol er en fælles civil-militær organisation med 39 medlemslande, hvoraf de 13 ikke er medlemmer af EU.

Eurocontrol har siden 2001 fået overdraget en række opgaver fra EU i sammenhæng med udviklingen af Single European Sky (SES). Dette er baseret på et antal samarbejdsaftaler, som ifølge Kommissionen især af hensyn til den fremtidige udvikling bør konsolideres. Eurocontrol bliver i stigende grad EU's "tekniske og operationelle arm" i implementeringen af SES. En overordnet samarbejdsaftale vil desuden kunne understøtte udviklingen af nye samarbejdsrelationer mellem Eurocontrol og det europæiske luftfartssikkerhedsagentur EASA. Endelig vil en overordnet samarbejdsaftale kunne fremme arbejdet i Eurocontrol med en ny konvention for organisationen.

Kommissionen henstiller derfor til Rådet, at den får mandat til at indlede forhandlinger med Eurocontrol om indgåelse af en overordnet samarbejdsaftale med EU på basis af visse forhandlingsdirektiver. Eurocontrols medlemslande gav for nylig organisationens generaldirektør mandat til at indlede forhandlinger med Kommissionen om en sådan aftale.

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

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

#### **3. Høring**

Høringen finder sted i forbindelse med fremlæggelsen af dette rammenotat i EU-specialudvalget for Transport idet selve forhandlingsmandatet er fortroligt.



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

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant, idet der alene er tale om en henstilling om mandat til forhandling.

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

Danmark er generelt tilhænger af, at der indgås en overordnet samarbejdsaftale mellem EU og Eurocontrol. Det bør sikres, at der gives Kommissionen det klarrest mulige forhandlingsmandat for at undgå muligheder for fortolkning. Det bør således defineres så klart som muligt, hvad samarbejdet skal omfatte, idet Eurocontrol - som en organisation med 39 medlemslande og egne vedtægter - også beskæftiger sig med spørgsmål, som ikke vedrører EU. En præcisering af omfanget vil være af stor betydning for et effektivt samarbejde mellem Kommissionen og Eurocontrol samt mellem Eurocontrol og organisationens medlemslande. Spørgsmålet om betaling mellem EU og Eurocontrol må ligeledes adresseres, idet der bør være gennemsigtighed herom. Endelig bør EU's medlemslande kunne være repræsenteret ved Kommissionens møder med Eurocontrol under samarbejdsaftalen med henblik på at sikre størst muligt udbytte heraf.

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

Forslaget har været behandlet et par gange i Rådets transportarbejdsgruppe. Der forventes enighed om at give Kommissionen bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Eurocontrol.

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

Ikke relevant, idet der alene er tale om en henstilling om mandat til forhandling.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.



## **Dagsordenspunkt 4: Kommissionens meddelelse om oprettelse af et fælles luftfartsområde med Republikken Aserbajdsjan samt Kommissionens henstilling til Rådet om at bemyndige den til at indlede forhandlinger med Republikken Aserbajdsjan om en samlet luftfartsaftale**

KOM(2011) 527 endelig

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

På baggrund af en meddelelse af 30. august 2011 fra Kommissionen om oprettelse af et fælles luftfartsområde med Aserbajdsjan henstiller Kommissionen, at den bemyndiges til at indlede forhandlinger med Aserbajdsjan om indgåelse af en samlet luftfartsaftale. Henstillingen er fremsendt den 2. september 2011 på basis af proceduren for indgåelse af aftaler med tredjelande og internationale organisationer (Traktatens artikel 218, stk. 3 og stk. 7).

Der er tale om et forslag som led i EU's politik på luftfartsområdet over for nabolandene, hvor bl.a. landene på Vestbalkan og Georgien tidligere er blevet knyttet til EU, og hvor der for tiden forhandles med bl.a. Ukraine, Israel og Moldova.

EU og Aserbajdsjan er tidligere enedes om en såkaldt horisontal luftfartsaftale, hvorved samtlige medlemslandes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Aserbajdsjan under ét er gjort overensstemmende med Traktaten, særligt hvad angår muligheden for indsættelse af EU-luftfartsselskaber frem for alene nationale luftfartsselskaber på ruter mellem EU-lande og Aserbajdsjan.

Med forslaget ønsker Kommissionen nu at gå et skridt videre, idet hovedformålet skal være en gradvis åbning af markedsadgangen og udvikling af samarbejdet på områder som luftfartssikkerhed, miljø og konkurrence så vidt muligt på grundlag af EU's bestemmelser herfor. Man forudser en aftale med indbyggede faser og overgangsregler, og aftalen vil gradvis erstatte medlemslandenes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Aserbajdsjan. Forslaget indeholder direktiver for Kommissionens forhandlinger om aftalen.

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

Luftfartsrelationerne mellem Danmark og tredjelande reguleres af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007. Danmark og Aserbajdsjan har den 27. marts 2000 parferet en bilateral luftfartsftale, der endnu ikke er trådt i kraft. Forslaget kræver ikke lovændring.

### **3. Høring**

Høringen finder sted i forbindelse med fremlæggelsen af dette rammenotat i EU-specialudvalget for Transport idet selve forhandlingsmandatet er fortroligt.



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

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle eller administrative konsekvenser for Danmark.

Der må forventes positive samfundsøkonomiske konsekvenser af en liberalisering af luftfartsrelationerne mellem EU og Aserbajdsjan, om end betydningen for Danmark vil være beskednen.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen mener ikke, at målene for forslaget vil kunne nås af medlemsstaterne enkeltvis, bl.a. fordi en række bestemmelser på luftfartsområdet er undergivet fællesskabskompetence. Der er desuden tale om en naturlig udvidelse af EU's fælles luftfartspolitik over for nabolandene. Regeringen deler denne opfattelse og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

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

Danmark er positivt indstillet over for forslaget, der passer ind i EU's politik på luftfartsområdet over for bl.a. nabolandene, som Danmark mener, vil gavne dansk, europæisk og i videre forstand international luftfart.

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

Forslaget har endnu ikke været behandlet i Rådets transportarbejdsgruppe. Der forventes enighed om at give Kommissionen bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Aserbajdsjan.

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

Ikke relevant, idet der alene er tale om en henstilling om mandat til forhandlinger.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.



## **Dagsordenspunkt 5: Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om en ny strategi for transportsamarbejde mellem EU og dets naboregioner**

KOM (2011) 415

### **Resumé**

*Kommissionen har den 7. juli 2011 offentliggjort en meddelelse om en handlingsplan for transportforbindelser til EU's naboregioner. I handlingsplanen beskrives kort- og langsigtede initiativer der skal styrke EU's transportforbindelser mod øst og syd.*

*Handlingsplanen har til formål at opnå tættere integration mellem EU og nabolandenes transportmarkeder. I handlingsplanen fremlægges der en række initiativer fordelt på alle transportformer som Kommissionen ønsker gennemført. Initiativerne handler bl.a. om emner som at udvide de fælles europæiske luftrum til at omfatte naboregionerne og at fjerne tekniske hindringer for jernbanetransport.*

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

Meddelelsen er fremsendt af Kommissionen den 7. juli 2011 og forelå i dansk sprogversion samme dag.

Meddelelsen bygger på Kommissionens meddelelse fra 2007: 'Køreplan for et fælles transportområde' hvor der blev sat fokus på transportsamarbejdet med EU's nabolande. Kommissionen vedtog for nyligt hvidbogen 'Køreplan for et fælles transportområde' der lagde op til at EU's transport og infrastrukturpolitik udvides til at omfatte EU's nærmeste naboer, og at tredjelandes markeder åbnes for transporttjenester.

Kommissionen præsenterer med den nye handlingsplan initiativer, der skal styrke det transportpolitiske samarbejde med EU's naboregioner. Handlingsplanen fokuserer især på de lande der er omfattet af den europæiske nabolandspolitik (ENP), men omfatter også udvidelseslandene.

Handlingsplanen har til formål, at opnå tættere integration mellem EU og nabolandenes transportmarkeder for derved at gøre transportforbindelserne hurtigere, billigere og mere effektive. Tættere integration opnås primært ved, at nabolandene indoptager standarder der svarer til dem, som anvendes i EU. Handlingsplanens initiativer er opdelt på de forskellige transportformer.

#### Luftfart

På luftfartsområdet ønsker Kommissionen at skabe et bredere europæisk luftfartsområde (ECAA) så det omfatter EU's naboregioner og gradvis give mulighed for at åbne markedet mellem EU og dets naboer.





Handlingsplanen sætter som mål at afslutte alle igangværende forhandlinger om omfattende luftfartsaftaler og at udvide forhandlingerne om sådanne aftaler til at omfatte andre interesserede nabolande når de er klar til det.

Kommissionen foreslår, at bistå nabolandene med henblik på at tilslutte sig en af EU's luftrumskblokke, de såkaldte FAB's, samt at fortsætte bistanden til nabolandene med henblik på at modernisere deres luftfartsstyringssystemer (SESAR) og gøre systemerne tilgængelige for andre interesserede lande.

Kommissionen ønsker, at forbedre luftfartssikkerheden i naboregionerne ved at bistå nabolandene i at opnå europæiske og internationale luftfartssikkerhedsstandarder.

### Søfart

Handlingsplanens initiativer på søfartsområdet er primært rettet mod, at nabolandene skal leve op til internationale krav med hensyn til maritim sikkerhed, beskyttelse og miljøbeskyttelse.

Kommissionen ønsker derudover, at støtte liberalisering af søtransporttjenester for at skabe ensartede konkurrencevilkår i forhold til nabolandene.

Kommissionen lægger op til, at fortsætte bistanden til naboerne med henblik på at forbedre deres flagstatsstatus og opfylde sikkerheds og beskyttelsesmæssige standarder og sociale standarder.

Kommissionen vil fremme en tættere integration af søfarten gennem deltagelse af naboregionerne i det såkaldte "Blue Belt" der skal sikre fri bevægelighed til søs ved bl.a. at forenkle procedurerne for nærskibstrafikken.

### Vejtransport

Handlingsplanens initiativer på vejtransportområdet er primært rettet mod at lempe procedurerne for grænsepassage, øge trafiksikkerheden i nabolandene og gradvist at åbne op for vejtransportmarkedet i EU og i nabolandene.

Kommissionen foreslår at styrke toldsamarbejdet med Belarus, Moldova og Ukraine for at lette grænsepassage samt at hjælpe nabolandene med at udvikle og gennemføre forbedringer, der øger vejsikkerheden.

Handlingsplanen lægger op til at assistere nabolandene i at indføre digitale fartskrivere, så de lever op til kravene om køre- og hviletidsregler for international landevejstransport.

På lang sigt lægger handlingsplanen op til at udvide anvendelsesområdet for Interbus-aftalen, der danner ramme for samarbejde om personbefordring med bus mellem EU og en række nabolande. Kommissionen ønsker, at Interbusafta-



len skal omfatte regelmæssig international personbefordring med bus og at aftalen også skal omfatte ENP-lande.

### Jernbanetransport

Kommissionen anfører, at jernbanetransport til EU's østlige naboer besværliggøres ved forskellen på f.eks. sporvidde og signalsystemer. I handlingsplanen lægger Kommissionen derfor op til at fjerne tekniske barrierer for effektiv gods-transport til EU's østlige naboer.

Kommissionen foreslår, at specificere sporviddesystemet på 1520/1524 mm i de standarder der udarbejdes af Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) samt at fremme udvidelses- og nabolandenes deltagelse i ERA.

Kommissionen foreslår endvidere, at fremme udbredelsen af det europæiske system til styring af jernbanetraffic (ERTMS) til nabolandene og på længere sigt at undersøge mulighederne for helt at åbne af jernbanemarkedet til ENP-landene.

### Infrastrukturforbindelser

Kommissionen foreslår tre konkrete skridt til at forbedre og fremme infrastrukturforbindelser til EU's nabolande. Første skridt er at definere strategiske transportnet i naboregionerne, som er forbundet til det reviderede transeuropæiske transportnetværk (TEN).

Andet skridt er at forberede potentielle transportprojekter af europæisk interesse i de østlige nabolande, ved at identificere prioriterede infrastrukturprojekter der forbinder nabolandene med EU.

Sidste skridt er at tilvejebringe finansiering til modne prioriterede projekter. Kommissionen lægger op til at styrke samarbejdet mellem EU, nabolande, andre donorer og innovative finansieringsinstrumenter (IFI'er) om at tilvejebringe finansiering.

Kommissionen overvejer at gøre brug af EU-programmer til forbedring af transportforbindelser med nabolandene, heriblandt naboskabsinvesteringsfaciliteten (NIF) der disponerer over ubrugte midler (ca. 3,5 mia. kr. indtil 2013) og eksisterende innovative investeringsinstrumenter som EU har indført for naboregionerne.

Derudover nævner Kommissionen den nye facilitet for netforbindelser i Europa der blev introduceret i Kommissionens meddelelse om 'Et nyt budget for Europa 2020' som en mulighed for finansiering.

### Transportpanel for det østlige partnerskab

Kommissionen lægger op til, at der for alle berørte regioner defineres en ramme for opfølgningen og gennemførelsen af handlingsplanen. Kommissionen



foreslår derfor at oprette et transportpanel under det østlige partnerskab, som skal stå i spidsen for både det politiske samarbejde, planlægningen af transportinfrastrukturen og forberedelsen af infrastrukturprojekter.

Formandskabet har lagt op til vedtagelse af rådskonklusioner der generelt imødekommer Kommissionens meddelelse.

Konklusionerne understrejer transportsektorens vigtighed i at opnå dybere økonomisk integration og et tættere politisk tilknytning med EU's naboregioner.

Konklusionerne understrejer desuden vigtigheden af at benytte eksisterende finansielle ressourcer til at bistå nabolandene som f.eks. naboskabsinvesteringsfaciliteten der kan muliggøre finansiering fra internationale finansielle institutioner.

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

Meddelelsen har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

## **3. Høring**

Meddelelsen blev sendt i høring i EU-specialudvalget den 7. juli 2011 med høringsfrist den 11. august 2011.

Dansk Jernbaneforbund og DSB har oplyst at de ingen bemærkninger har til meddelelsen.

### **DI Transport:**

”DI Transport deler Kommissionens vurdering i at transport i stort omfang bidrager til Europas velstand. Et styrket samarbejde med naboregionerne på transportområdet kan derfor være med til at gøre såvel EU som nabolandene økonomiske stærkere.

Gode transportforbindelser i EU og med naboregionerne er endvidere med til at styrke dansk erhvervslivs eksportmuligheder til de pågældende markeder. I forhold til luftfarten er den internationale tilgængelighed vigtig for de danske virksomheders vækstpotentiale. DI Transport er derfor positivt indstillet over for tættere samarbejde med naboregionerne på luftfartsområdet. Særligt vil det være oplagt at se på luftfartssikkerhed og på et tættere samarbejde indenfor lufttrafikstyringen og det fælles europæiske luftrum. Dette må dog ikke gå ud over implementeringen af det fælles luftrum internt i EU.



DI Transport mener, det er vigtigt at lette de administrative procedurer ved grænsepassage med nabolandene og hilser derfor velkommen, at EU fokuserer på dette i det videre arbejde.

I forhold til vejgodstransporten er det vigtigt, at samarbejdet med naboregioner er med til at øge trafikikkerheden, herunder et tættere samarbejde om sikre rasteplasser i relevante nabolande.

Endeligt så er DI Transport som udgangspunkt positiv overfor øget integration af markedet for vejgodstransport med nabolande. Da markedet for international vejgodstransport er fuldt ud liberaliseret i EU og dermed kendetegnet ved høj konkurrence, bør en eventuel aftale om øget markedsadgang sikre en lige og fair konkurrence under hensyn til øvrige relevante fællesskabsregler, som f.eks. køre- og hviletid.”

#### **DTL:**

Generelt skal vi bemærke, at gruppen af ENP-lande – som meddelelsen fokuserer på – er lande, der har en handel med Danmark af relativ beskeden karakter. Betydningen af disse lande for dansk vejtransport er derfor – i dag – også af begrænset størrelse. Dette kan selvfølgelig ændre sig og Kommissionens meddelelse – og EU's naboregions politik generelt – har jo netop til formål at fremme tættere kommercielle kontakter med også disse lande. DTL skal derfor fremføre for en række kommentarer af mere generel karakter.

Tanken om en tættere markedsintegration kan hilses velkommen, men må ikke ske på bekostning af det niveau for sociale forhold, miljø- og klimabeskyttelse, færdselssikkerhed, sundhed og sikkerhed for arbejdstager, beskyttelse af chauffører, køretøjstandarder mv som EU har etableret i dag og som EU vedvarende arbejder på at forbedre. Kommissionen angiver selv dette under pkt.2 i meddelelsen, men for DTL er dette et kardinal punkt i eventuelle aftaler med disse nabolande.

Det er derfor også positivt, hvis Kommissionen vil sikre at transportaftaler kun indgås, når disse kriterier er opfyldt. Det er tidligere set, at i mere brede aftaler med ikke-EU lande har hensyn til transporterhvervet spillet end mindre rolle i forhold til andre økonomiske interesse i EU. Dette kan ikke accepteres.

DTL konstaterer, at Kommissionen på kort sigt blot vil undersøge virkningen af en gradvis åbning af vejtransportmarkedet for udvalgte nabolande. Det er efter DTLs opfattelse det rette tempo. I første omgang skal fokus være på at eksisterende aftaler, som f.eks. AETR implementeres og anvendes på samme vis som i EU, at færdselssikkerheden øges, at standarden for køretøjer fra nabolandene sikres, at der fokuseres på grænsepassage og forhold for chauffører i f m grænsepassage. DTL skal i den forbindelse også pege på de voldsomme problemer, som vognmænd kan stå overfor, hvis der lige pludselig indføres forbud af im-



port af f.eks. fødevarer til et af disse lande. Særligt for de vognmænd som allerede måtte befinde sig ved grænsen. Eventuelle tættere kontakter med disse nabolande skal derfor også skabe klare retningslinjer for den slags situationer. Særligt kompliceret er det, når problemerne opstår af andre grunde end transport – f.eks. fødevarer lovgivning – men det er vognmænd som rammes af problemerne.

### **Erhvervsflyvernes sammenslutning (ES):**

”ES har noteret sig, at luftfarten er omtalt således:

#### *På kort sigt (indtil 2013)*

- Afslutte igangværende forhandlinger om omfattende aftaler om luftfartstjenester og udvide forhandlingerne om sådanne aftaler til at omfatte andre interesserede nabolande, når disse er klar.
- Fortsætte bistanden til nabolandene med henblik på at modernisere deres lufttrafikstyringssystemer (SESAR) og gøre dem tilgængelige for andre interesserede lande.
- Tilvejebringe oplysninger, vejledning og teknisk bistand til nabolande med henblik på tilslutning til en af Europas funktionelle luftrumsblokke (FAB).
- Bistand til nabolande med henblik på at opnå overensstemmelse med internationale og europæiske luftfartsikkerhedsstandarder.
- Samarbejde med EU's naboer med det formål at fastlægge holdninger i Eurocontrol på linje med dem, der er udarbejdet af EU.
- Bistå nabolandene med at nå EU's niveau og internationale niveauer inden for luftfartsikkerhed.

#### *På længere sigt*

- Konsolidere luftfartsaftalerne med henholdsvis de østlige ENP-lande og de sydlige ENP-lande med henblik på at færdiggøre ECAA.
- Udvide luftfartsikkerhedssamarbejdet under EASA til at omfatte de østlige ENP-lande og de resterende sydlige ENP-lande.
- Fuld integration af nabolandene i det fælles europæiske luftrum.  
ES har ikke bemærkninger til de foreslåede tiltag under forudsætning af, at de er omkostningsneutrale for dansk luftfart.”

### **Forbrugerrådet:**



”Meddelelsen ”EU og dets naboregioner: En ny strategi for transportsamarbejde”, der udgør Kommissionens planer for et nyt transportpolitisk samarbejde med EU's naboregioner er blevet fremsendt til bemærkninger. Forbrugerrådet skal bemærke følgende:

Forbrugerrådet kan støtte op om intentionerne om et samarbejde mellem EU og dets nabolande, der skal sikre et transportsystem med høje sikkerhedsmæssige, beskyttelsesmæssige, sociale og miljømæssige standarder. Vi mener dog at det er vigtigt, at der ligeledes fokuseres på hensynene til passagererne/brugerne herunder passagerrettigheder for rejsende, der transporteres til og fra EU. Dette ses ikke umiddelbart medinddraget i nærværende meddelelse men bør i forlængelse af de øvrige faktorer inddrages. Det kan til eksempel nævnes at passagerer i EU er beskyttet af forordninger og direktiver der sikrer deres rettigheder som rejsende med fly, bus og tog mv. Disse standarder bør i samme udstrækning søges anvendt i nabolandene herunder således, at reglerne imødekommes af såvel de fremtidige som eksisterende samarbejdspartnere.”

### **International Transport Danmark:**

”Kommissionens oplæg til en transportstrategi med naboregionerne indeholder en del konkrete forslag til initiativer, der bør fremmes for at sikre et øget transportsamarbejde mellem EU og naboregionerne. Med naboregionerne menes Hviderusland, Ukraine og Moldova, samt landene på Balkan. Desuden redegør Kommissionens meddelelse også for EU's forhold til en del lande i Mellemøsten og Nordafrika. Transport er en væsentlig faktor i udviklingen af samarbejde på tværs af grænser, og et effektivt transportsamspil sikrer alt andet lige forbedrede markedsmuligheder til gavn for de involverede parter. Virksomheder og borgere i EU og i nævnte naboregioner har samfundsmæssig stor gavn af at forbedre transportsamarbejdet, da de ressourcer og den tid, der bruges på transport af varer og personer hen over grænserne, kan reduceres væsentligt. ITD hilser derfor Kommissionens udspil velkommen. Det er i EU's interesse alt andet lige at sikre et effektivt samarbejde om transport med lande, der ligger tæt på EU. Der er tale om vidt forskellige lande med hver deres baggrund og ståsted i forhold til EU. Derfor peger ITD på, at hvert land og region bør behandles særskilt. Der er således stor forskel på, om der er tale om et kommende tiltrædelsesland, fx Kroatien og et land som fx Hviderusland.

Meddelelsen redegør for initiativer inden for de forskellige transportformer. For **vejtransports** vedkommende lægges der i meddelelsen op til et øget toldsamarbejde med Hviderusland, Moldova og Ukraine. Dette er et relevant område at fokusere på, da der på grænserne mellem EU og de nævnte lande opleves endog meget lange passageventetider for lastbiler. Som det fremgår spildes op til 40% af den samlede transporttid ved grænserne. Dette skyldes bl.a. forskelle i toldregler og administrative procedurer. ITD peger på, at der på mange



grænseovergange mellem EU og Hviderusland/Ukraine og Moldova eksisterer en uhensigtsmæssig infrastruktur. Ofte er der tale om for få toldere, for få faciliteter til vognmænd, chauffører og speditører, og der eksisterer typisk en ringe fysisk infrastruktur (veje, toldbygninger m.m.). Der findes alt for mange eksempler på, at grænseovergangene ikke er tidssvarende indrettet. Vi opfordrer derfor Kommissionen til, at utilstrækkelige fysiske faciliteter på grænserne til EU's nabolande opprioriteres i EU-indsatsen. ITD mener, at en generel forbedring af infrastrukturen i nabolandene bør være et prioriteret emne for EU. I dag er der således alt for stor forskel på vejnettets kvalitet i EU og landene uden for. Et udvidet TEN-vejnet, der også omfatter veje og internationale ruter i naboregionerne, er derfor et oplagt indsatsområde at fokusere på for EU, jf. meddelelsens afsnit herom.

ITD er ellers tilfreds med de tiltag, som Kommissionen lægger op til på vejtransportområdet. ITD lægger overordnet set vægt på behovet for en øget markedsadgang og en øget markedsliberalisering, og Kommissionens påtænkte initiativer synes at være relevante i den sammenhæng. Også de nævnte initiativer inden for trafiksikkerhed, miljø og køre-hvile-tid udgør hensigtsmæssige indsatsområder.

Kommissionen bør dog også fokusere på de forskelle, der eksisterer mellem EU og enkelte lande om lastbilers vægt og dimensioner. Alt andet lige er det hensigtsmæssigt, at nabolandene animeres til at indføre samme vægt- og dimensionsregler som i EU. Dette emne bør derfor prioriteres. Endelig ser ITD intet til hinder for, at Kommissionen på vegne af Fællesskabet indgår aftaler om kørselstilladelser med EU's nabolande – i stedet for som hidtil, hvor dette i dag er et nationalt anliggende.

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

Meddelelsen skønnes ikke i sig selv at have statsfinansielle herunder økonomiske eller administrative konsekvenser for Danmark. Konkrete initiativer, der foreslås med udgangspunkt i meddelelsen, vil blive analyseret inden regeringen tager stilling til disse.

Samfundsøkonomisk kan der være gevinster forbundet med, at EU og naboregionernes transportmarkeder integreres.

#### **5. Nærhedsprincippet**

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

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



Regeringen ser overordnet positivt på initiativerne i Kommissionens meddelelse om en ny strategi for transportsamarbejde mellem EU og dets naboregioner.

Regeringen finder det vigtigt, at handlingsplanens initiativer ikke medfører merudgifter på EU's budget. Initiativer skal således finansieres med eksisterende puljer som f.eks. naboskabsinvesteringsfaciliteten.

Regeringen lægger vægt på, at drøftelserne af handlingsplanen ikke foregriber forhandlingerne om EU's flerårige finansielle ramme, herunder den nye facilitet for netforbindelser i Europa, som blev introduceret i Kommissionens meddelelse om 'Et nyt budget for Europa 2020'.

Regeringen ser generelt positivt på tiltag, der gør gods- og persontransport til EU's nabolande enklere og mere effektiv. Effektive transportforbindelser kan fremme frihandel og kan derfor hjælpe EU's nabolande med at blive økonomisk stærkere og politisk mere stabile. For det andet kan en tættere markedsintegration bidrage til at åbne nye markedsmuligheder for virksomheder i EU.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at en betingelse for markedsåbning, i forhold til EU's nabolande, er at disse lande indoptager standarder der svarer til dem der anvendes i EU. Det gælder især miljøbeskyttelse og sikkerhedsniveau, således at der gælder lige konkurrencevilkår for transportservices både hvad angår landtransport og luftfart.

Regeringen ser positivt på Blue Belt pilotprojektet og ser gerne konceptet udbredt til nabolandene. Ligeledes støtter regeringen udbredelsen af signalsystemet ERTMS til EU's naboregioner.

Regeringen støtter Kommissionens ambition om at nabolandene, når de er klar til det, tilslutter sig en af Europas funktionelle luftrumsblokke (FAB). På den måde sikres effektiv overflyvning over EU's naboregioner.

Regeringen ser frem til Kommissionens anbefalinger og / eller forslag til gennemførelse af handlingsplanen.

Regeringen støtter de fremlagte forslag til rådskonklusioner, som generelt set støtter Kommissionens handlingsplan og ligger fint i tråd med regeringens holdning, som skitseret ovenfor.

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

Meddelelsen er gennemgået i den intermodale transportarbejdsgruppe i juli og arbejdet fortsætter i september. Der var generelt bred opbakning til meddelelsen samt til formandskabets udkast til rådskonklusioner.

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





Parlamentets holdning forelægger endnu ikke.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.