

NOTAT

Dato 24. maj 2013

J. nr. 2013 - 1487

**Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)
den 10. juni 2013**

SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Indholdsfortegnelse

Dagsordenspunkt 1: Forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten.....	2
Dagsordenspunkt 2: Forslag til direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union	23
Dagsordenspunkt 3: Forslag til forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer	30
Dagsordenspunkt 4: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af begivenheder inden for civil luftfart.....	46
Dagsordenspunkt 5: 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. 2027/970 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage.....	62
Dagsordenspunkt 6: Forslag til direktiv om ændring af direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i Fællesskabet	90
Dagsordenspunkt 7: Forslag til forordning om ændring af forordning (EU) nr. 912/2010 om oprettelse af Det Europæiske GNSS-agentur	108



Dagsordenspunkt 1: Forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten

Side 2/112

KOM (2011) 665

1. Resumé:

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

Der blev opnået delvis generel indstilling på forslaget på rådsmødet (TTE) den 7. juni 2012. Sagen var på rådsmødet (TTE) den 20. december 2012 til fremskridtsrapport.

Sagen er på rådsmødet (TTE) den 10. juni 2013 til fremskridtsrapport.

2. Baggrund

Kommissionen har ved (2011) 665 af 19. oktober 2011 fremsendt forslag om EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten {SEK(2011) 1262 endelig} {SEK(2011) 1263 endelig}.

Forslaget er oversendt til Rådet den 4. november 2011 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 172, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

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



3. Formål og indhold

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

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

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

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

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

Det bemærkes, at Kommissionen har foreslået, at der afsættes i alt 40 mia. euro, svarende til ca. 300 mia. kr. i perioden 2014-20, hvoraf 21,7 mia. euro (ca. 163 mia. kr.) afsættes til transportinfrastruktur, 9,1 mia. euro (ca. 68 mia. kr.) afsættes til energiinfrastruktur og 9,2 mia. euro (ca. 69 mia. kr.) afsættes til IKT-infrastruktur. Det bemærkes, at der er tale om en stigning på 226 pct. i



forhold til midler afsat til infrastruktur i 2007-13. Hertil kommer 10 mia. euro (ca. 75 mia. kr.) fra samhørighedsmidlerne afsat til transportprojekter i samhørighedslandene. Det bemærkes, at den endelige beløbsramme fastsættes som del af de afsluttende forhandlinger om den flerårige finansielle ramme for 2014-20, hvorfor det endelige beløb og fordelingen mellem sektorer kan ændre sig. De tre sektorer er nærmere beskrevet nedenfor.

Transportinfrastruktur

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

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

Energiinfrastruktur

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

IKT- infrastruktur

I Kommissionens forslag er der afsat 9,2 mia. euro til investeringer i hurtige og meget hurtige bredbåndsnet og digitale tjenester, der kan hjælpe med til at opfylde EU 2020-målene på bredbåndsområdet, manglende kapitaltilførsel i



lyset af den finansielle økonomiske krise og flaskehalse, affødt af markedsfejl. Formålet er at understøtte udviklingen af det indre marked, herunder det digitale indre marked, samt Europas langsigtede konkurrenceevne.

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

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

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

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN) og udvalget for industri, forskning og energi (ITRE) vedtog den 18. december 2012 sine ændringsforslag til Europa-Kommissionens udspil. Sagen har ikke været behandlet i Europa-Parlamentets plenarforsamling.

5. Nærhedsprincippet

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



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

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

6. Gældende dansk ret

Forslaget kræver ikke ændringer i dansk lovgivning.

7. Konsekvenser

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

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

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

8. Høring

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

Følgende organisationer har afgivet bemærkninger:



Dansk Industri

Side 7/112

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

DI ser positivt på forslaget sigte om at forenkle og skabe gennemsigtighed i allokeringen af midler, ikke mindst i forhold til at skabe en sammenhængende ramme for tildelingen af midler på tværs af de tre sektorer. I lyset af infrastrukturens betydning for økonomisk vækst beklager DI, at der 'kun' er afsat godt 4 pct. af det samlede EU budget, svarende til 40 mia. euro, til investeringer i infrastruktur gennem 'Connecting Europe Facility'.

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

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

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

DI understreger endvidere vigtigheden af, at der altid foretages en samfundsøkonomisk vurdering og evaluering af de enkelte projekter, der skal modtage støtte fra 'Connecting Europe Facility', og at tildelingen baseres på hvilke pro-



jekter, der bidrager mest til vækstdagsordenen. Desuden bør det være en grundpræmis, at omkostninger til investeringer, der modtager støtte, fordeles mellem landene på en måde, der både sikrer dansk og europæisk konkurrenceevne.

Særlige bemærkninger til TEN-T

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

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

Særlige bemærkninger til TEN-E

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

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

Særlige bemærkninger til IKT



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

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

Dansk Energi

Dansk Energi har følgende bemærkninger:

Overordnet bemærk til Connecting Europe Facility (CEF)

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

Behovet for investeringer – i Europa og i Danmark

- Dansk Energi er enig i, at der er behov for massive investeringer i opgraderingen af den digitale infrastruktur til ægte højhastighedsforbindelser, som fjerner de flaskehalse, der i dag og fremover ellers vil



hæmme den digitale udvikling og reducerer muligheden for at realisere de samfundsøkonomiske og sociale gevinster, som et digitalt højhastighedsnetværk bibringer.

Side 10/112

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

CEF som middel til at nå målet

- Dansk Energi anser CEF som et oplagt værktøj til at få fremmet den private investeringslyst i opgradering af den digitale infrastruktur i Danmark. Dette gælder ikke mindst i områder hvor der opstår markedssvigt. Det vil sige, hvor ingen bredbåndsaktører via markedskræf-



terne alene ser en økonomisk rentabel interesse i at levere højhastighedsforbindelser.

Side 11/112

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

Varsomhed ved brug af CEF til støtte der styrker tidligere telemonopoler

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



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

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

- Dansk Energi hæfter sig særligt ved, at Kommissionen i sin liste over prioriterede områder for CEF fremhæver støtte til projekter, som har til hensigt at give husstande adgang til hastigheder på over 100 Mbit/s.
- Dansk Energi bakker samtidig Kommissionens forslag op, om blandt andet at målrette støtte til projekter der udnytter synergier mellem højhastighedsbredbåndsnet og andre forsyningsinfrastrukturer, navnlig dem, der vedrører Smart Grid.
- Kommissionen fremhæver således, at udbredelsen af digitale netværk og digitale tjenester kan bidrage til at reducere Europas CO₂-udledning ved at muliggøre energieffektive løsninger inden for en række sektorer på tværs af økonomien.
- Dansk Energi vil i den forbindelse bemærke, at energiforbruget ved fiberoptiske netværk derudover er lavere end energiforbruget ved eksempelvis kobbernet og kabel-tv-net (coax). Dette er både blevet fremhævet af Kommissionen selv samt af internationale studier, og således endnu et incitament til at opgradere den digitale infrastruktur.
- Dansk Energi savner imidlertid at Kommissionen klart tager stilling til både behovet for hurtig downstream- og upstream-hastigheder. Begge dele er fundamentalt sammenkoblet med overgangen fra at have passive bredbåndsforbrugere (der blot downloader) til at have aktive medskabende forbrugere online (der både downloader og uploader) der fremmer innovationen. Eksempelvis afhænger udbredelsen af Cloud Computing og videobaseret to-vejskommunikation, af stabile højhastighedsnet, med høj downstream- og upstream-hastigheder, kombineret med eksempelvis lav latency.

Opfordring til regeringen



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

Vedrørende energiinfrastruktur

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

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

Specifikke bemærkninger vedrørende energiinfrastruktur.

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

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

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

I forordningsudkastet er der angivet et investeringsbehov for transport på 500 mia. Euro dvs. 2,5 gange investeringsbehovet for energi. Til sammenligning er den allokerede EU-støtte til transport i forordningsudkastet 3,5 gange så stor som støtten til energi (når midlerne fra Samhørighedsfonden inkluderes). For at afspejle forholdene mellem investeringsbehovene i henholdsvis transport- og



energiinfrastruktur foreslår Dansk Energi, at den danske regering arbejder for, at støtten til energiinfrastruktur øges, så forskellen i samlet støttepulje udtrykker forholdet i investeringsbehovet mellem transport og energi på 2,5.

Side 14/112

Dansk Transport og Logistik

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

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

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

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

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



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

Sund & Bælt

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

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

Kommissionens forslag, som det nu foreligger, indebærer imidlertid en risiko for, at støtten til især kyst-kyst delen af Femern Bælt projektet bliver mindre end forventet. Det skyldes, at det af artikel 7, stk. 2., fremgår, at tilskud til projekter med væsentlige indtægter fra brugerbetaling primært skal gå til projektforbereelse m.v. Dermed risikeres, at støtten til anlægsomkostningerne bortfalder, eller evt. kun kommer til at omfatte jernbanedelen. Det vil være af afgørende betydning for Femern Bælt projektets økonomi, at der kan opnås et stort beløb i støtte fra TEN-T bevillingen. I den forbindelse kan nævnes, at Kommissionen i den indeværende periode for de finansielle perspektiver støtter kyst-kyst delen med 50 pct. af omkostningerne til forstudier og ca. 24 pct. til anlægsarbejder.

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

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

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



anlægsomkostninger på 20 pct., vil det indebære, at tunnelprojektet vil kunne opnå 8,8 mia. kr. i EU-støtte.

Side 16/112

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

Dansk Erhverv

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

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

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

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

Afslutningsvis skal Dansk Erhverv tage forbehold for sine bemærkninger i lyset af de klare relationer mellem alle forslag m.v. i denne sag. I særdeleshed skal vi anføre, at prioriteter, hensigter og overordnede planer for udviklingen af TEN-



T har mere begrænset betydning ifald EU ikke vil kunne enes om den øgede bevilling til investering i TEN, som foreslået af Kommissionen.

Side 17/112

Vindmølleindustrien

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

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

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

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

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

WWF

Det er afgørende, at elinfrastrukturen i Europa udvikles og moderniseres for at muliggøre den nødvendige udbygning og integration af vedvarende energi frem mod 2050. Det er WWF's umiddelbare opfattelse, at Kommissionens nye infra-



strukturpakke ikke i tilstrækkelig grad afspejler Europas reduktionsmål. Dette skyldes især, at forslagene kun tager højde for 2020-målene og ikke for 2050-målet om en 80-95% reduktion af drivhusgasserne. Hvis 2050-mål var inkluderet, ville prioriteringen af energi- og transporttiltag være betydeligt anderledes.

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

Energinet.dk

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

Behov for ny regulering

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

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

Direkte støtte og finansielle instrumenter

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

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

Det nye fokus på finansielle instrumenter, så som projektobligationer, lån og garantistillelse er en interessant tilføjelse til den tidligere direkte støtte fra



TEN-E og Recovery planen. Energinet.dk ser det som positivt, hvis disse instrumenter, som ønsket af EU Kommissionen, i højere grad kan tiltrække private investeringer til ny energiinfrastruktur.

Side 19/112

Fordeling af støttemidler

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

Støtteberettigede projekter og udvikling af metodiske værktøjer

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

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

Afsluttende bemærkninger

Energinet.dk betragter det som en positiv udvikling, at reglerne for støtte til infrastruktur nu ensrettes og simplificeres, så den nødvendige fremdrift i gennemførelsen af infrastrukturprojekterne sikres. Denne smidighed bør dog ikke



alene gælde projekter af særlig fælles interesse, men også grænseoverskridende projekter generelt, hvor flere staters myndigheder er involveret.

Side 20/112

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

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

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

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

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

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

Under irsk formandskab i foråret 2013 er Rådets behandling af sagen fortsat med særligt fokus på tre områder:

- Finansielle instrumenter, hvor en række lande har lagt vægt på indførelsen af et loft for brugen af finansielle instrumenter samt at initiativet vedrørende projektobligationer kun i begrænset omfang påbegyndes, før evalueringen af pilotfasen vedrørende projektobligationer er afsluttet.
- Delegerede retsakter. Der er i Rådet modstand overfor Kommissionens ønske om i vid udstrækning at kunne ændre på de finansielle instrumenter ved brug af delegerede retsakter.



- Momsstøtteberettigelse. Der har været uenighed mellem nettobetalere og nettomodtagere om reglerne for momsstøtteberettigelse under artikel 8(7).

Endelig er drøftelserne om artikel 7(4) angående IKT-delen og tilhørende bilag ikke afsluttede.

Der har i 2013 været ført trilogforhandlinger om forslaget.

I forbindelse med forhandlingerne om de flerårige finansielle rammer (MFF), blev Det Europæiske Råd (DER) den 8. februar 2013 enige om, at der for 2014-2020 afsættes følgende beløb til Connecting Europe Facility: Der afsættes i alt 19,3 mia. euro, svarende til ca. 144 mia. kr., hvoraf ca. 13,2 mia. euro (ca. 98 mia. kr.) afsættes til transportinfrastruktur, 5,1 mia. euro (ca. 38 mia. kr.) afsættes til energiinfrastruktur og 1,0 mia. euro (ca. 7 mia. kr.) afsættes til IKT-infrastruktur. Hertil kommer 10 mia. euro (ca. 75 mia. kr.) fra samhørighedsmidlerne afsat til transportprojekter i samhørighedslandene.

Forhandlingerne om den endelige MFF aftale med Europa-Parlamentet pågår fortsat.

10. Regeringens generelle holdning

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

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

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



Tildelingen af midler bør ikke påvirke konkurrencesituationen i negativ retning. Forudsætningen for, at der kan afsættes øgede midler til infrastruktur, er, at dette sker gennem reelle omprioriteringer ift. den samlede finansielle ramme.

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

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

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

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

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 5. december 2011.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 16. marts 2012 med henblik på forhandlingsoplæg. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 25. maj 2012 og 14. december 2012.

Sagen skønnes at skulle forelægges Folketingets Europaudvalg til orientering.



Dagsordenspunkt 2: Forslag til direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union

Side 23/112

KOM (2013) 30

1. Resumé

Kommissionens forslag til omarbejdning af interoperabilitetsdirektivet er en del af 4. jernbanepakke.

Direktivforslaget omfatter forslag til ændring af godkendelser til ibrugtagning af jernbanekøretøjer på det Indre Marked samt godkendelse til ibrugtagning af faste og mobile togkontrol- og signalsystemer. Forslaget indebærer, at disse godkendelser fremover skal foretages af det europæiske jernbaneagentur.

Interoperabilitetsdirektivet er tæt forbundet med forslag til ændring af agenturforordningen KOM (2013) 27 og sikkerhedsdirektivet KOM (2013) 31, der tilsammen udgør den tekniske søjle af 4. jernbanepakke.

Interoperabilitetsdirektivet fastlægger procedurerne for godkendelse af bl.a. jernbanekøretøjer og visse dele af jernbaneinfrastrukturen.

Sagen skønnes at skulle forelægges Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg.

2. Baggrund

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

Den foreslåede omarbejdning af direktivet erstatter det gældende direktiv (2008/57/EF). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure jf. TEUF artikel 294.

Kommissionen har fremlagt 4. jernbanepakke, som er baseret på Hvidbogen "Towards a competitive and resource efficient transport system" COM(2011)144. Hvidbogen pointerer, at udvikling af et effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem indebærer, at der etableres et fælles europæisk jernbaneområde, hvilket kræver afskaffelse af en række tekniske, administrative og juridiske hindringer, som stadig besværliggør adgangen til de nationale jernbanemarkeder.

3. Formål og indhold

Formålet med omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet er at gøre det lettere for jernbanevirksomheder at køre på tværs af landegrænserne.



Et andet formål er at skabe et indre marked for jernbanekomponenter i EU. Dette skal ifølge Kommissionen ske ved at harmonisere tekniske regler (TSI'er) og procedurer for godkendelse af køretøjer og visse dele af jernbaneinfrastrukturen. Kommissionen anfører, at det vil betyde, at komponenterne bliver billigere som følge af den øgede konkurrence på markedet.

De væsentligste forslag til ændringer vedrører:

- Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er), som er de harmoniserede tekniske krav for jernbanen. Kommissionen foreslår, at TSI'erne fremover skal udarbejdes som delegerede retsakter.
- Godkendelse af køretøjer,
- Udstedelse og fornyelse af ibrugtagningstilladelser til togkontrol og signaler,
- Krav til de organer, som har til opgave at verificere, at TSI'erne bliver efterlevet ved større ændringer på jernbanen (de såkaldte bemyndigede organer), og
- Muligheden for etablering af et register for jernbanens tilgængelighed for personer med reduceret mobilitet.

Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er)

Kommissionens forslag til nye vedtagelsesprocedurer vil medføre, at alle TSI'er - og rettelselser til disse - udarbejdes som delegerede retsakter.

En del af disse TSI'er indeholder udelukkende tekniske forhold, f.eks. TSI Loc&Pas (lokomotiver og passagervogne), der omhandler standarder for lokomotiver og passagervogne m.v., hvorimod andre TSI'er kan indeholde politiske aspekter. F.eks. indeholder TSI PRM (personer med reduceret mobilitet) udover tekniske forhold ligeledes forhold om tilgængelighed for personer med reduceret mobilitet.

Godkendelse af køretøjer

For at opnå tids- og omkostningsbesparelser for jernbanevirksomhederne og for at fremme den europæiske jernbaneindustri konkurrenceevne foreslås der et nyt koncept for godkendelse af køretøjer. I dag er det sikkerhedsmyndigheden (Trafikstyrelsen) som godkender og udsteder ovenstående samt opkræver gebyr herfor.



Det nye koncept indebærer, at godkendelse og introduktion af køretøjer og køretøjstyper på det indre marked vil blive foretaget af agenturet, således at jernbanevirksomheden først kan ibrugtage et køretøj, når agenturet har godkendt, at køretøjet er sikkert og interoperabelt.

Ibrugtagningstilladelser til togkontrol og signaler

Ligeledes vil det være agenturet, der fremover udsteder ibrugtagningstilladelser til fast og mobilt togkontrol- og signaludstyr i forbindelse med faciliteringen af udrulningen af det europæiske togkontrol- og kommunikationssystem (ERTMS).

Interoperabilitetsdirektivet er tæt forbundet med forslaget til ændring af agenturforordningen KOM (2013) 27, idet agenturforordningen fastlægger agenturets kompetencer, herunder godkendelseskompetencer vedrørende interoperabilitets- og sikkerhedsområdet.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

Europa-Parlamentets Transportudvalg behandler sagen og har udpeget Izaskun Bilbao Barandica(ALDE/ES) som ordfører.

5. Nærhedsprincippet

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

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Forslaget har i sin nuværende udformning lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Direktiv 2008/57/EF bliver ophævet i forbindelse med vedtagelse af det nye forslag.

Følgende danske regler på interoperabilitetsområdet er gældende:



- Bekendtgørelse nr. 459 af 28. april 2010 om interoperabilitet i jernbanesystemet med senere ændringer.
- Lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010 om jernbane.
- Bekendtgørelse nr. 56 af 24. januar 2013 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet.
- Bekendtgørelse nr. 1187 af 12. december 2012 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen.

Hvis direktivforslaget vedtages, skal disse regler tilpasses direktivforslaget.

7. Konsekvenser

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

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

8. Høring

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

Der er modtaget følgende høringssvar:

DSB:

”I kapitel 1, artikel 2, punkt 37 bør ordlyden i definitionen på en ”handicappet” eller ”bevægelseshæmmet” person ændres, så den er i overensstemmelse med definitionen i PRM TSI samt i passagerrettighedsforordningen (1371/2007 af 23. oktober 2007).

DSB er som udgangspunkt positivt indstillet overfor en fælles køretøjsomsætningsstilladelse (kapitel V), som skal øge gennemsigtigheden og konkurrencen på det europæiske marked. DSB anerkender, at i en standardiseringsproces som denne vil jernbaneoperatørerne i forhold til godkendelsesprocedurerne i nogle medlemslande opleve en markant forbedring af forholdene, mens andre vil opleve uændrede eller let forværrede forhold. DSB savner en klart sammenhængende beskrivelse af de forskellige certifikater og procedurer, som skal indføres og ser sig ikke på nærværende grundlag i stand til at vurdere, hvorvidt ændringen vil udgøre en økonomisk og administrativ lettelse eller byrde ved



ibrugtagning af køretøjer jf. de eksisterende forhold på det danske marked. Dette forstærkes af forhold omkring afgifter nævnt i vores kommentarer til agenturdirektivet, jf. COM(2013) 27.

Side 27/112

I artikel 2 ændres definitionerne for "opgradering" og "fornyelse", hvor ordet "større" udgår. Ændringerne kan måske medføre, at mange flere arbejder kan afstedkomme krav om benyttelse af NoBo/Debo. Hvis dette er tilfældet, kan det specifikt øge kravene til kvalitetsstyring især for det ældre materiel og generelt øge omkostningerne og de administrative byrder for DSB".

Dansk Industri:

"DI Transport takker for det fremsendte materiale vedrørende EU-Kommissionens forslag til 4. jernbanepakke, og muligheden for at afgive bemærkninger til de enkelte delforslag. I dette tilfælde COM(2013) 30, der omhandler forslag til omarbejdet direktiv (2008/57) om interoperabilitet i jernbanesystemet i den Europæiske Union.

DI Transport kan tilslutte sig forslaget, idet det forudsættes, at ændringerne ikke medfører øgede omkostninger for jernbaneoperatørerne. Vi finder endvidere, at det bør overvejes, om direktivet også kunne indeholde krav til etableringen af et fælles europæisk jernbanesprog for de områder, der har betydning for opnåelse af interoperabilitet.

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

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der har været arbejdet intenst med interoperabilitetsdirektivet i Rådets landtransportarbejdsgruppe, og man forhandler nu om at blive enige om en generel indstilling på Rådsmødet d. 10. juni 2013.

Som resultatet ser ud på nuværende tidspunkt vil reglerne ikke resultere markante ændringer med hensyn til forholdene for branchen i Danmark. Der er dog en risiko for at processerne vil blive bureaukratiske, fordi beskrivelsen af arbejdsdelingen mellem de forskellige aktører ikke indgår i direktivet. Medlemsstaterne har dog generelt bakket op om de overordnede mål i forslagene.

Der er i forbindelse med forhandlingerne sket ændringer vedrørende metoden for gennemførelse af tekniske forskrifter, således at det nu er ændret fra delegerede retsakter til implementerende retsakter. Endvidere er forslaget om at oprette et selvstændigt tilgængelighedsregister frafaldet.

Der er forsat en række medlemsstaterne der er kritiske i forhold til:



- at agenturet tildeles større bemyndigelse og ansvar,
- at den foreslåede arbejdsdeling mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder kan vise sig at blive utilsigtet bureaukratisk,
- at de nationale sikkerhedsmyndigheders rolle er utilstrækkeligt beskrevet i forslaget.

10. Regeringens generelle holdning

Det er en vigtig prioritet for regeringen at få flere passagerer over i den kollektive trafik. Regeringen er derfor enig i, at det er vigtigt at skabe en velfungerende jernbanesektor i EU. Regeringen støtter i forlængelse heraf omfattende investeringer i den danske jernbanesektor. Danmark er det første europæiske land, der har besluttet en fuldstændig opgradering med signalsystemet ERTMS på det nationale jernbanenet. Samtidig vil den nye jernbane mellem København og Ringsted over Køge og den faste forbindelse over Femern Bælt styrke jernbanen, ikke mindst den miljøvenlige transport af gods på jernbanen samt gøre forholdene for godstransporten mellem Skandinavien og resten af Europa markant bedre. Regeringen planlægger desuden med Togfond DK en timemodell mellem de store byer og elektrificering af alle hovedstrækninger i Danmark.

Danske erfaringer med rullende materiel peger på, at der er fordele forbundet med et gennemskueligt og bredt marked for såvel togmateriel som infrastruktur (f.eks. ERTMS).

Regeringen vil være særligt opmærksom på, at forslaget om yderligere bemyndigelse af ERA ikke skaber nye barrierer og bureaukrati.

Regeringen vil desuden være særligt opmærksom på forslaget om anvendelse af delegerede retsakter ved vedtagelse og ændringer af TSI'er.

Fra dansk side støtter man, at forslaget om interoperabilitet i jernbanesystemet tilpasses afgørelsens definitioner samt procedurerne for bemyndigede myndigheder og organer.

Regeringen lægger vægt på at få bestemmelserne i Rådets og Europa-Parlamentets afgørelse 2008/768/EF om fælles rammer for markedsføring af produkter implementeret i EU's produktlovgivning. Bestemmelserne tilsiger, at myndighederne skal vurdere, om produkterne lever op til de relevante EU-krav, der er for produkterne, i dette tilfælde jernbanekøretøjer og komponenter til faste dele af signal og togkontrolanlæg.

EU's produktlovgivning er udarbejdet over en længere årrække, hvilket har betydet, at væsentlige regler, f.eks. procedurer for godkendelse af bemyndigede myndigheder og organer, er blevet udformet forskelligt. Implementeringen af



afgørelsens bestemmelser i EU's produktlovgivning vil sikre, at reglerne strømlines, så det bliver lettere for virksomhederne at forstå og forholde sig til dem. Dette vil skabe mere lige konkurrencevilkår for virksomhederne i EU, reducere risikoen for uens og svigtende kontrol af produkter og dermed give forbrugerne mere sikre produkter.

Fra dansk side støtter man derfor, at forslaget om interoperabilitet i jernbanesystemet tilpasses afgørelsens definitioner samt procedurerne for bemyndigede myndigheder og organer.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Den samlede pakke har dog tidligere været nævnt til orientering den 1. marts 2013 i forbindelse med rådsmøde (TTE) den 11. marts 2013.

Europaudvalget har modtaget grund- og nærhedsnotat den 6. marts og supplerende grund- og nærhedsnotat den 25. marts 2013.

På rådsmødet den 10. juni 2013 forventes forslaget sat på dagsordenen til generel indstilling.



Dagsordenspunkt 3: Forslag til forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer

Side 30/112

KOM(2012)382

1. Resumé

Lastbiler, busser og påhængskøretøjer (erhvervskøretøjer) skal ifølge fælles EU-minimumsstandarder undersøges ved uventede syn ved vejsiden for at kontrollere deres stand mellem de periodiske syn af hensyn til trafiksikkerhed og miljø.

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

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

Sagen skønnes at skulle forelægges Folketingets Europaudvalg til orientering.

2. Baggrund

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

- 1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, KOM(2012)380.
- 2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, KOM(2012)381.
- 3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, KOM(2012)382.

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



Foranstaltningerne i Køretøjssikkerhedspakken angives at have tre umiddelbare målsætninger:

Side 31/112

1. at beskytte udsatte trafikanter og især de unge bedre
2. at skabe et fælles europæisk område for teknisk kontrol, som er baseret på harmoniserede standarder inden for kontrol, udstyr, inspektørernes kvalifikationer og vurdering af defekter samt samarbejde mellem medlemsstaterne
3. at mindske den administrative byrde for de vejtransportvirksomheder, der overholder kravene til færdselssikkerheden.

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

Den foreslåede forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, erstatter det gældende direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 (senest ændret ved Kommissionens direktiv 2010/47/EU af 5. juli 2010).

3. Formål og indhold

Formålet med forslagene er at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet. Dette notat omhandler forslaget om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer nævnt under punkt 3) i afsnit 2 ovenfor.

Ved syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer forstås uventet undersøgelse af biler og påhængskøretøjer for fejl og mangler af betydning for færdselssikkerhed og miljø. I Danmark udføres syn ved vejsiden af Trafikstyrelsens inspektører i samarbejde med politiet og af politiet alene. Trafikstyrelsen fastsætter de nærmere regler om gennemførelse af syn ved vejsiden.

De nugældende regler indebærer, at det beror på et skøn hvor mange syn ved vejsiden, der skal gennemføres hvert kalenderår.

Kommissionen foreslår blandt andet, at der skal kontrolleres mindst 5% af det samlede antal registrerede tunge erhvervskøretøjer pr. kalenderår ved vejsiden, at varebiler og små påhængskøretøjer til erhvervsbrug skal omfattes af ordningen, og at der skal anvendes mobile synsenheder eller synsvirksomheder i nærheden.



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

Forslaget vil i sin uændrede form medføre en fordobling af syn ved vejsiden i Danmark.

Forslaget gennemgås i hovedtræk herunder.

- Følgende yderligere kategorier af køretøjer underkastes syn ved vejsiden
 - 1. varebiler N1
 - 2. små påhængsvogne O1 og O2
- Bedre vejkantsyn enten
 - 1. vha. mobile synsenheder eller
 - 2. i synsvirksomheder i umiddelbar nærhed
- Lastsikringskontrol skal indgå
- Kontrol rettes mod højrisikovirksomheder baseret på tidligere synsresultater for at begrænse syn ved vejsiden af vel vedligeholdte køretøjer
- Mindst 5% af det samlede antal registrerede køretøjer skal undersøges inden for samme kalenderår (indledende syn)
- Der skal medbringes seneste synsrapport og vejsidesynsrapport i bilen
- Kompetencekrav til inspektører, som foretager detaljerede syn ved vejsiden (som for periodisk syn)
- Krav til detaljeret synsindhold – min. undersøgelse af bremses, styretøj, bærende dele og miljø
- Regler om vurdering af mangler
- Regler om procedurer ved væsentlige eller farlige mangler
- Mulighed for at opkræve gebyr ved konstaterede væsentlige eller farlige mangler
- Mindst 6 årlige samordnede vejsidesyn
- Målrettet udvælgelse på baggrund af risikoklassificering



- Krav til omfang og metode ved fejlfinding
- Krav til vurdering af mangler (i kategorierne hhv.: mindre-væsentlige-farlige)
- Krav til klassificering af lastsikringsmangler, til inspektion og til vurdering

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets udtalelse foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

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

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

6. Gældende dansk ret

Følgende danske regler om vejsidesyn er gældende:

- Lov om godkendelse og syn af køretøjer nr. 473 af 09.06.2004 med senere ændringer
- Lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24/10/2011 af færdselsloven
- Færdselsstyrelsens (nu Trafikstyrelsens) cirkulæreskrivelse om syn ved vejsiden ("§77-syn") af tunge køretøjer med henblik på undersøgelse for fejl og mangler nr. 75 af 04.12.2008

Ved vedtagelse af forordningsforslaget, skal de ovennævnte regler tilpasses forordningsforslaget.

7. Konsekvenser

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

I alt blev der i årene 2009 og 2010 undersøgt 24.953 køretøjer, hvilket giver et gennemsnit på 12.500 undersøgelser pr. år.

Den samlede bestand af erhvervskøretøjer omfattet af forordningen i 2012 er ca. ½ mio. køretøjer. Fem procent heraf er 25.000 køretøjer, som skal undersøges hvert kalenderår ifølge forslaget.



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

Side 34/112

- ekstra køretøjskategorier
- flere vejsidesynsresultater
- risikovurdering af erhvervskøretøjer

Antallet af Trafikstyrelsens inspektører, som udfører vejsidesyn, vil skulle udvides, ligesom antallet af politifolk beskæftiget med vejsidesyn vil skulle tilpasses tilsvarende. Trafikstyrelsen vurderer, at det drejer sig om 1 inspektørårsværk. Rigspolitiet vurderer, at en gennemførelse af forslaget vil medføre et betydeligt øget ressourceforbrug i politiet, ligesom politiet vil skulle afholde ikke ubetydelige udgifter til indkøb, drift og vedligehold af udstyr, samt til uddannelse af personale. Disse meromkostninger skønnes ikke at kunne afholdes indenfor Trafikstyrelsens eller politiets bevillingsmæssige rammer uden en uhensigtsmæssig omprioritering fra andre operative indsatsområder. Såfremt antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau, bortfalder præmissen for denne bemærkning.

Der vil skulle investeres i mobile synsenheder med udvidet teknisk udstyr, hvilket forventes at beløbe sig til ca. 9 mio. kr.

Uddannelseskravene vil betyde, at politiets medarbejdere vil skulle gennemgå supplerende uddannelse. Såfremt antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau, vil der ikke være øgede udgifter til indkøb, drift og vedligeholdelse af udstyr og til uddannelse af nyt personale af politiets medarbejdere. Forslaget vil dog – uanset om det nuværende niveau fastholdes – medføre øgede udgifter til uddannelse af eksisterende kontrollører og højere krav til kontrollørernes kompetence. Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at estimere udgifternes omfang, da det ikke er præcist beskrevet, hvorledes omfanget af kontrollerne skal udvides, ligesom de nye kompetencer endnu ikke er fastlagt.

Antallet af klagesager må antages at blive forøget og personaleressourcerne tilpasses hertil, hvilket forventes at udgøre 0,5 årsværk. Såfremt antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau, bortfalder præmissen for denne bemærkning.

Den risikobaserede tilgang til vejsidesyn kan spare virksomheder, der vedligeholder køretøjerne løbende, for unødige vejsidesyn og de dermed forbundne tidsmæssige omkostninger. Hvad angår forordningens bestemmelser i artikel 6 om risikoklassificeringssystem, skal Rigspolitiet bemærke, at indførelse af et sådant system vil kræve udvikling og oprettelse af et nyt register. Udover omkostningerne hertil, som ikke kan vurderes på nuværende tidspunkt, vurderes



det, at indsamling og indberetning af oplysninger, der skal indgå i registret, vil påføre politiet en ikke uvæsentlig øget arbejdsbyrde, idet politiet ikke på nuværende tidspunkt foretager klassificering efter risikoprofil eller indberetter data om dette. Således bliver der ved politiets visuelle inspektioner af erhvervskøretøjers vedligeholdelsesmæssige stand ikke udfyldt kontrolblanketter, jf. § 6, stk. 1, i cirkulæreskrivelse om syn ved vejsiden. Disse omkostninger vil fortsat være til stede uanset, at antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau. Det er desuden vurderingen, at opgaven med at indlevere data til registret vil kræve yderligere ressourcer, der ikke kan fastlægges, før det er klarlagt, hvorledes registret fungerer, hvilke oplysninger det skal indeholde, og hvordan oplysningerne skal tilgå registret.

Der kan forventes en mindre nedgang i antal færdselsuheld på grund af reduktion i tekniske mangler og tilsvarende besparelser. Der kan forventes en mindre formindskelse af luftforurening ved hyppigere kontrol af emissioner.

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

Når alle forudsætningerne bag forslaget er klarlagt, vil regeringen igen vurdere de samlede økonomiske konsekvenser af forslaget.

8. Høring

Der er iværksat høring den 18. juli 2012 af EU-specialudvalget for transport med frist til den 17. august 2012. Derudover er der iværksat høring den 9. august 2012 af øvrige forbruger-, synsbranche-, handels-, reparations-, forsikrings- og forskningsorganisationer med frist den 31. august 2012.

Følgende høringssvar er modtaget:

ERFA-gruppen-bilsyn (brancheforening for danske synsvirksomheder):

”ERFA-gruppen-bilsyn har den generelle holdning, at alt der kan øge og fremme trafiksikkerheden er man positiv overfor.”

Dansk Transport og Logistik (DTL):

”I forbindelse med høring om Europa-Parlamentets og Rådets forslag til køretøjssikkerhedspakken omhandlende ny forordning til syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, hermed vores høringssvar.

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



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

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

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

Af bemærkninger til forslaget om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer skal vi bemærke følgende:

- Indledningens pkt. 3, Side 6, afsnit 4 og 5:

Det bemærkes, at for at kunne gennemføre et mere omfattende og grundigere syn ved vejsiden i langt større antal end hidtil skal der investeres i prøvningsudstyr, ligesom inspektørkorpset skal opgraderes i både mængde og kompetencer, idet hverken politi eller Trafikstyrelse har i dag et passende antal specialister til rådighed til vejsyn/-kontrol. Et alternativt til ansættelse, uddannelse og anskaffelse af udstyr kunne være at indgå kontrakt med kompetente synsvirksomheder, som i forvejen kan løse denne opgave. Det må i den relation, uanset valg af metode, forudses, at det vil blive økonomisk tungt, og DTL skal derfor pege på, at regningen ikke sendes videre til transportbranchen.

Det bemærkes ligeledes, at lastesikring opprioriteres under et vejsidesyn, hvilket DTL kan bifalde, idet manglende fastgjort gods udgør en væsentlig risiko for færdselssikkerheden generelt. Det skal dog påpeges, at det vil være nødvendigt at harmonisere regler for lastesikring, idet færdselslovens § 82 ikke vil være tilstrækkelig at vurdere ud fra, hvorvidt en last er uforsvarlig fastgjort. Se i øvrigt bemærkningerne i forhold til bilag II.

- Præambel nr. 5:



Det bør fremgå tydeligt af præambelen, at 3. landes køretøjer også er genstand for kontrol.

Side 37/112

- Præambel nr. 6:

DTL skal påpege, at vi finder indførelse af et risikobaseret udvælgelsessystem til vejsidekontrol som et absolut nødvendigt værktøj i forbindelse med, at kontrolintensiteten forøges. Det skal undgås, at køretøjer, som tilhører virksomheder, der i øvrigt overholder love og regler og efterlever god skik i branchen generelt, bliver genstand for hyppig vejsidekontrol og derved blive påført driftstab, når der er minimal risiko for, at der kan findes fejl på køretøjet.

Det bemærkes, at medlemsstaterne bør gives adgang til hinandens IT systemer, således at udvælgelse til kontrol kan ske uden forskelsbehandling og ud fra de til enhver tid kendte risici, som en virksomhed - uanset hjemland - måtte udgøre. Dette begrundes i de stigende antal internationale transporter ind og ud ad Danmark, herunder erhvervskøretøjer, som anvendes til systematisk cabotagekørsel og kombineret transport i Danmark.

- Præambel nr. 10:

For så vidt angår bemærkningen om, at”, hvorimod køretøjer, som benyttes af ansvarlige og sikkerhedsbevidste operatører, og” bør sætningen omformuleres. Det foreslås, at Godslovens krav om, at virksomheder skal drives efter god skik, i stedet bør anvendes (kan dog være en dansk oversættelse og sproglig uoverensstemmelse i.f.t. den engelske udgave..).

- Artikel 5:

Det fremgår ikke tydeligt, om der refereres til det samlede antal køretøjer, herunder private og erhvervskøretøjer, som er registreret på en medlemsstats område. DTL har dog taget dette for givet. Der findes ca. 480.000 erhvervskøretøjer. Det svarer til et krav om syn ved vejsiden på ca. 50.000 køretøjer pr. år. Hertil skal lægges 5 % kontrol af ca. 40.000 påhængskøretøjer, hvor sættevogne udgør langt størstedelen. Netop sættevogne har et kendt problem med ”sovende bremses” eller manglende vedligeholdelse, da køretøjerne typisk kører som udlejningstrailer eller i en speditørflåde efter en ny trækkende lastbil hver dag.

Dansk Politi kontrollerer i dag ca. 15.000 tunge køretøjer, samt et ukendt antal erhvervskøretøjer under 3500 kg. Det skal derfor påregnes, at kontrolkravet øges med min. 30.000 køretøjer svarende til en forøgelse på mere end 100 %.



Opgaven anses for at være ressourcetung og økonomisk uholdbar. Det er krav fra DTL, at regningen ikke sendes videre til vognmændene.

Side 38/112

- Artikel 7:

DTL mener, i lighed med forslaget til periodisk syn, at det bør være et krav, at sidste synsrapport for et køretøj kan findes via internettet på en portal, som er relevant for kontrolmyndigheden. Det bør ikke stilles som et krav, at føreren, herunder ejeren, skal medbringe seneste synserklæring, fordi der inden for transportsektoren generelt er en del dokumenter, som chaufføren i øvrigt skal være opmærksom på og medbringe under transporten. Fejl sker, især når dokumenterne jævnligt udskiftes. Indtil at vejbenyttelsesafgift for køretøjer over 12 tons blev digital, var det ikke sjældent, at vognmanden havde det seneste bevis for betalt vejbenyttelsesafgift liggende på firmaadressen, hvorimod et forældet bevis befandt sig i køretøjet. I dag er det digitaliseret til stor glæde for transportbranchen.

Kravet om at skulle medbringe en papirudgave giver unødigt administration og et krav om yderligere selvkontrol for vognmanden. Endvidere er det ikke sjældent i moderne vogn- mandsvirksomheder, at det ofte sker, at chaufføren ikke er den samme på et konkret køretøj dag efter dag. I år 2012 bør det være muligt at indføre et europæisk system, som ikke pålæg- ger fører eller ejer at medbrin- ge dokumenter, som i stedet kan findes elektronisk.

Det skal i øvrigt bemærkes, at systemet eksisterer i dag i Danmark, hvor det via Trafikstyrelsens hjemmeside er muligt at finde seneste synsrapport på et givent køretøj ved at taste enten registreringsnummer eller stelnummer. Adressen er:

<http://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/sider/soegning.aspx>

Systemet er brugervenligt og til glæde for kontrolmyndigheder, erhverv og pri- vate.

- Artikel 10:

For så vidt angår proceduren om at udtage køretøjer efter et risikobaseret sy- stem og herefter foretage en screening af det enkelte køretøj, før der laves en fuldstændig teknisk undersøgelse, skal DTL hilse metoden velkommen. Uagtet at vi aner, at der bliver flere driftstop pga. kontrol i fremtiden, vil metoden være effektiv under forudsætning af, at personalet er veluddannet og har det fornød- ne udstyr til rådighed.

- Artikel 11 og 15:



Som tidligere nævnt er det afgørende for DTL, at regningen for at anvende mobilt synsudstyr eller en synshal ikke pålægges ejeren af et køretøj, medmindre at der er tale om de betingelser, som er nævnt i artikel 15. Vi kan i øvrigt tilslutte os den kilometergrænse for at anvende synshal som nævnt i artikel 11.

- Artikel 13:

For så vidt angår kontrol af lastesikring i henhold til bilag IV, skal DTL påpege, at færdselslovens § 82, som på nær reglerne i ADR konventionen, alene gælder på dansk område for lastesikring, bør udvides med harmoniserede fælles EU regler.

Det skal tillige påpeges, at de i bilaget i tabel 1 nævnte attester for styrke i forreste væg, sidevæg og bagvæg ikke findes for køretøjer, som benyttes på vejene i dag. Kravet kan således kun blive et fremadrettet krav, idet indhentning af dokumentation for styrken vil blive en anselig udgift for vognmændene, ligesom det i visse tilfælde vil være vanskeligt at dokumentere.

- Artikel 14, stk. 2:

Den omtalte frist bør efter DTL's opfattelse være en af myndigheden generel fastsat frist, evt. inden for et nærmere angivet tidsrum. Beslutningen bør ikke være op til en inspektør at afgøre på stedet.

- Artikel 16:

Synsrapporten bør tilsendes ejeren, evt. elektronisk, idet det må være køretøjets ejer, som har krav på at få dokumentation for det afholdte vejsidesyn."

Dansk Industri, Bilbranchen:

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

Forbrugerrådet:

"Forbrugerrådet finder det positivt, at der gives mulighed for også at udføre vejkontroller på køretøjer til kommerciel brug. Det bør dog tydeliggøres, hvorvidt biler, der er indregistrerede i et andet land i EU, end der hvor kontrollen udføres, kan indgå i en sådan kontrol, og hvorledes det skal indgå i indrappingsskemaerne."



Frie Danske Lastbilvognmænd:

”Der er tale om trafiksikkerhedsforringelser, når kravene til bremseeffekten procentvis nedsættes i forhold til nuværende danske krav til bremseprocenter.

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

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

Cyklistforbundet stiller konstant krav om sikkerhedsudvikling for at undgå højresvingsulykker. FDL kan ikke gå ind for nogen form for nedsættelse af bremseprocenterne, eller forringelser af trafiksikkerheden.

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

Det kan ikke lade sig gøre med det nuværende materiel.

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

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

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

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

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

International Transport Danmark:

”ITD anser bestræbelserne omkring et ensartet regelsæt i EU, omkring periodisk syn og vejkantkontrol som meget positive. Muligheden for på sigt at opnå gensidig anerkendelse af periodiske syn over hele EU vil kunne bidrage væsent-



ligt til mere effektiv og fleksibel udnyttelse af køretøjer, der anvendes på tværs af grænserne i medlemsstaterne.

Side 41/112

ITD's bemærkninger til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF:

Den målrettede udvælgelse af køretøjer ud fra ”operatørernes risikoprofil” ved hjælp af et system svarende til det system, der er indført ved direktiv 2006/22/EF vedrørende håndhævelse af køre- og hviletidsbestemmelser, anser ITD som et positivt tiltag. Den risikobaserede udvælgelse vil alt andet lige kunne føre til mere effektive vejkantkontroller og give virksomhederne mulighed for ved hjælp af effektive egenkontrollsystemer, at undgå unødige lange driftsstop i forbindelse med vejkantkontroller.

Det er imidlertid vigtigt, at vurderingen af evt. manglers betydning og evt. sanktionering, fastlægges ud fra en nuanceret og afbalanceret tilgang. Inspektørernes faglige skøn må således aldrig tilsidesættes af ”minimumsreglerne, som benyttes ved vurdering af mangler” (bilag III, vurdering af mangler).

Intentionen om at inspektører, der foretager syn ved vejsiden, mindst skal besidde samme viden og færdigheder som de inspektører, der foretager teknisk kontrol: øget samarbejde mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder, bedre muligheder for udveksling af oplysninger osv. hilses også velkommen. Tiltaget vil medvirke til at gøre kontrollerne mere ”professionelle” og dermed også til større ”accept” fra de berørte parter. ITD savner dog i den forbindelse en intention om øget samarbejde og dialog med ”branchen” (virksomhederne og deres organisationer), og transparens omkring indsats og statistikker. Det vil kunne medvirke til at problematiske områder, der afdækkes i forbindelse kontrollerne, i større omfang kan indgå i en målrettet indsats fra operatørerne selv – ved hjælp af egenkontrol, kampagner, information etc.

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

Motorcykel Importør Foreningen:

”På vegne Motorcykel Importør Foreningen skal jeg meddele, at vi ingen bemærkninger har til høringforslaget.”

9. Generelle forventninger og andre landes holdninger

Forslaget forhandles for tiden i Ministerrådets Landtransportarbejdsgruppe under det irske formandskab. Det er formandskabets ambition at kunne udarbejde et færdigforhandlet forslag med henblik på forelæggelse af generel ind-



stilling på Rådsmødet den 10. juni 2013. Det er vurderingen, at det vil kunne nås.

Side 42/112

Særlig følgende spørgsmål, som vedrører danske interesser, er til forhandling:

Det oprindelige forslags artikel 2 indebærer, at anvendelsesområdet udvides med varebiler. Danmark deler opfattelsen med mange store lande af, at de mange private varebiler, som ikke tillige bruges erhvervsmæssigt, ikke er relevante i forbindelse med vejsidesyn af erhvervskøretøjer, og bør undtages. Det forventes, at der vil kunne opnås enighed om, at undtage varebiler, som alene bruges privat.

Det oprindelige forslags artikel 5 indeholder krav om, at der skal undersøges mindst 5% af køretøjspakken ved vejsidesyn pr. år. I kompromisforslaget, som det ligger nu, har formandskabet – efter ønske fra flere medlemslande herunder Danmark – slettet den konkrete procentsats på 5% af køretøjsparken, og erstattet den med ”et passende antal køretøjer” og har sat en revisionsklausul ind.

Det oprindelige forslags artikel 6 indeholder krav om oprettelse af et risikoklassificeringssystem, som integreres med køre-/hviletid-risikoklassificeringssystemet i direktiv 2006/22 om fartskrivere og køre-/hviletid. Det diskuteres imidlertid, om tekniske mangler ved køretøjer henholdsvis overskridelse af køre-/hviletid nødvendigvis er forbundne, og om det vil give anledning til administrative byrder at skulle integrere systemerne. Danmark støtter en ret stor frihedsgrad for landene ved udformning af systemerne.

På en række landes initiativ, herunder Danmarks, er der i artikel 7 indføjet mulighed for at fremlæggelse af seneste synsresultat kan ske på elektronisk form, når elektroniske synsrapporter, som det er tilfældet i Danmark, foreligger tilgængelige.

Danmark ønsker sammen med en række andre lande at lastsikring (artikel 13) skal adresseres i separat lovgivning, da anvisningerne i bilag IV om bedømmelse af lastsikring ikke er operative i forhold til vognmænd, chauffører og inspektører. Danmark støtter regler om lastsikring, men anfører, at før reglerne vil kunne få praktisk betydning bør der arbejdes på at gøre reglerne håndgribelige og utvetydige på linje med reglerne i bilag II og III om bedømmelse af tekniske fejl ved køretøjerne, og at dette nødvendige forberedende specialarbejde bedst løses i separat lovgivning. Formandskabet overvejer at tage artiklen ud af kompromisforslaget.



Flere lande, her i blandt Danmark, ønsker, at der i artikel 8 skal være mulighed for, at politiet kan foretage målrettede vejsidesyn af for eksempel bremses alene uden assistance af fuldt uddannede synsinspektører. Specialiserede kompetencer inden for særlige fokusområder bør kunne accepteres. Der er lydhørhed for, at det skal være muligt.

Kommissionen lægger op til, at bremsepræstationen kan være ned til 50% af mindstekravet før videre kørsel stoppes (anneks II og III). Med henblik på at støtte de vognmandsvirksomheder, som lægger vægt på regelmæssig vedligeholdelse og af hensyn til færdselssikkerheden, har Danmark under drøftelser med formandskabet og Kommissionen opfordret til, at betragte mindstekravet som minimum for at kørsel må fortsætte eller i det mindste at hæve den ny indførte grænse på 50% betydeligt. På grund af pres fra producenterne af navnlig tunge påhængskøretøjer har Danmark dog haft svært ved at skaffe lydhørhed.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder forslaget formål om at fastsætte ajourførte harmoniserede regler om syn ved vejsiden af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet vigtig. Der lægges imidlertid op til en fordobling af antallet af syn ved vejsiden, og det er ikke forventningen, at en så betydelig udvidelse af omfanget af vejsidesyn er rimelig i forhold til fordelene i form af reduceret antal færdselsuheld og reduceret luftforurening. Endvidere lægger forslaget op til, at der anvendes udstyr i samme omfang som ved almindelige periodiske syn. Vejsidesyn virker imidlertid ved at de er uventede, og de skal derfor kunne udføres med en høj grad af mobilitet, både mandskabsmæssigt og ikke mindst udstyrmæssigt.

På baggrund heraf er Regeringen positivt indstillet over for at harmonisere kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer på et proportionalt niveau, således at den forventede sikkerhedsmæssige og miljømæssige effekt står i et rimeligt forhold til investeringerne i harmoniserede undersøgelsesmetoder, udstyr og personalemæssige kvalifikationer.

Regeringen noter sig med tilfredshed, at Danmark i forhandlingerne har støtte til at antallet af vejsidesyn ikke fordobles og at krav til teknisk udstyr og til uddannelse af mandskab holdes på et proportionalt niveau.

Regeringen er ikke afvisende over for at inkludere varebiler og lette påhængsvogne i ordningen med vejsidesyn af erhvervskøretøjer, da varebiler og lette påhængsvogne i betydeligt omfang bruges intensivt erhvervmæssigt og derved, ligesom andre erhvervskøretøjer, udsættes for et ikke uvæsentligt slid.



Regeringen støtter, at varebiler, som alene bruges privat, ikke omfattes af krav om vejsidesyn af erhvervskøretøjer.

Regeringen bemærker, for så vidt angår forslagets artikel om udvælgelse af køretøjer med en høj risikoprofil, at en sådan udvælgelse kan forekomme svært gennemførlig i praksis, idet det kun vanskeligt lader sig gøre at sammenholde hvert enkelt køretøj med en – eventuelt udenlandsk – risikoprofildatabase, forud for udvælgelse til syn. Det forudsætter desuden, at politiet har adgang til de øvrige landes risikoprofiler i oversat eller harmoniseret form.

Regeringen noterer sig, at det i forhandlingerne tilstræbes at gøre kravene til et risikoklassificeringssystem for tekniske mangler så tilstrækkelig fleksible, at risikoklassifikationssystemet lader sig indføre med størst mulig fleksibilitet og mindst muligt ressourceforbrug.

Ligeledes bemærkes det, for så vidt angår forslagets artikel om at køreren forpligtes til at opbevare en synsrapport fra de seneste syn, at førere ofte udskiftes og derfor ikke vil være bekendt med køretøjets synsforhold. Derfor vurderes det mere hensigtsmæssigt at forpligte køretøjets ejer til at sørge for, at rapporten befinder i køretøjet.

Regeringen støtter, at der i forhandlingerne er accept af, at landene kan tillade brug af elektronisk bevis for synsrapport

Regeringen finder endvidere, for så vidt angår forslagets artikel om, at der ikke skal kontrolleres, såfremt køretøjet har været kontrolleret ”i løbet af den foregående måned”, at dette kan forstås således, at hele den foregående kalendermåned også indregnes. Det bør derfor præciseres, at det skal være ”i løbet af de seneste 30 dage”.

Regeringen noterer sig, at denne præcisering er gennemført i det foreliggende kompromisforslag.



Forslaget forventes med de tilpasninger, som foreligger i formandskabets seneste kompromisforslag, at have begrænsede statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser. Baggrunden er, at antallet af vejsidesyn kan holdes på det nuværende niveau, og ikke skal udvides til 5% af køretøjsparken som oprindeligt foreslået af Kommissionen. Der skal afsættes begrænsede midler til udvikling og drift af et risikovurderingsregister med henblik på at målrette vejsidesyn mod virksomheder med høj risikoprofil. Et tilsvarende register findes på køre-/hviletidsområdet. Der er således udsigt til betydelig bedre sammenhæng mellem mål, midler og finansiering i forhold til Kommissionens oprindelige forslag, og at de betydelig mere beherskede udgifter dermed i højere grad vil stå mål med de forventede forbedringer for sikkerhed og miljø.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har tidligere været behandlet i Folketingets Europaudvalg den 26. oktober 2012. Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat til Europaudvalget den 19. september 2012 og supplerende grund- og nærhedsnotat d. 18. oktober 2013.

På rådsmødet den 10. juni 2013 forventes forslaget sat på dagsordenen til generel indstilling.



Dagsordenspunkt 4: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af begivenheder inden for civil luftfart

Side 46/112

KOM(2012) 776

1. Resumé

Det fremgår af forslaget, at det overordnede formål er at medvirke til en reduktion af antallet af flyulykker og dødsfald forbundet hermed. Der vil ved en vedtagelse af forslaget skulle ske en mindre konsekvensændring af de nationale regler, der eventuelt måtte være overflødige eller i strid med forordningens bestemmelser.

Forslaget vil ifølge Kommissionen blandt andet:

- 1. sikre, at alle begivenheder, hvor luftfartssikkerheden har været eller kunne have været i fare, indsamles og giver et fuldstændig og klart billede af sikkerhedsrisiciene i medlemsstaterne og på EU-niveau*
- 2. sikre, at data fra indberettede begivenheder, der opbevares i de nationale databaser og i European Central Repository (ECR), er fuldstændige og af høj kvalitet*
- 3. sikre, at alle informationer om sikkerhed, der opbevares i ECR, er tilstrækkeligt tilgængelige for de kompetente myndigheder, og at de kun anvendes til at forbedre sikkerheden*
- 4. sikre, at indberettede begivenheder analyseres effektivt, at sikkerhedsrisici identificeres, og håndteres og at der føres kontrol med effektiviteten af sikkerhedsforanstaltningerne*

Sagen skønnes at skulle forelægges Folketingets Europaudvalg til orientering.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2012) 776 af 18. december 2012 fremsendt forslag om indberetning af episoder inden for civil luftfart, ændring af forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007. Forslaget er oversendt til Rådet den 11. januar 2013 i dansk sprogversion.

Forslaget er baseret på artikel 100(2) i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og skal vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure i Traktatens artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.



3. Formål og indhold

Forslaget til forordningen om indberetning af begivenheder inden for civil luftfart skal erstatte visse dele af den nuværende EU-regulering på området.¹

Kommissionen vurderer, at det bedst reguleres gennem en forordning, da der er et behov for at harmonisere reglerne for indberetning af begivenheder, så der skabes mere ensartethed og garanteres en effektiv anvendelse. Kommissionen anfører, at fordelene ved regulering på EU-niveau er, at der kan drages nytte på det sikkerhedsmæssige område. Det gøres ved at styrke og udvikle proaktive foranstaltninger, som baseres på episodeanalyser både på nationalt og på europæisk niveau. Samtidig vil forslaget styrke udvekslingen af informationer mellem medlemsstaterne.

Bestemmelser om en europæisk database og et EU-agentur kan desuden kun fastsættes ved EU-lovgivning.

Kommissionen konkluderer i dokumentet SWD(2012) 441, at der med den forventede stigning i lufttrafikken vil ske flere flyulykker og dødsfald, hvis der ikke etableres yderligere sikkerhedsinitiativer. Dette gælder en forbedring af indberetning af begivenheder inden for den civile luftfart i Europa.

Forslaget opererer med begrebet "occurrence" (begivenhed). Dette begreb omfatter enhver begivenhed, som har eller vil kunne få væsentlig betydning for luftfartssikkerheden. Forslaget har, ifølge Kommissionen, samme anvendelsesområde som det gældende direktiv.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at udvikle et fælles europæisk risikoklassificeringssystem (artikel 7, jf. artikel 18) og gennemførelsesretsakter med henblik på at implementere risikoklassificeringssystemet. Endvidere tillægges Kommissionen beføjelser til at

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart.

Forordningsforslaget skal endvidere erstatte Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 af 12. november 2007 om nærmere regler for registrering i en central database af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart, og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 af 24. september 2007 om nærmere regler for videregivelse af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart til berørte parter i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF. Endvidere justerer forslaget Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.



vedtage delegerede retsakter med henblik på at tilpasse bilagene til European Co-Ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems (ECCAIRS) og opdatere ansøgningskemaet for anmodninger til ECR.

Hovedaktørerne, der berøres af dette forslag, er alle personer, ”organisationer”² og myndigheder inden for den civile luftfart. Det gælder også aktører eller personer som nyder godt af luftfartssikkerhed, både på nationalt og europæisk plan.

Forslaget gennemgås nedenfor i hovedtræk:

Bredere indsamling af begivenheder

Der foreslås en bredere indsamling af begivenheder så det er nemmere at identificere trusler mod sikkerheden. Med forslaget pålægges således medlemsstater og organisationerne at etablere et frivilligt indberetningssystem, som kaldes ”voluntary occurrence reporting system”. Formålet er at opsamle begivenheder, som ikke er blevet opfanget af det obligatoriske indberetningssystem. Det obligatoriske system kaldes ”mandatory occurrence reporting system”.

EU-koordinering

Medlemsstaterne og nu også organisationerne, skal videresende de indberettede begivenheder til enten Det Europæiske Luftfartssikkerheds Agentur (EASA) eller til European Central Repository (ECR). I sidste ende vil det være ECR, der modtager alle de indsamlede data for begivenheder. Dette gælder både fra medlemsstater, organisationer og EASA. Alle begivenhedsindberetninger skal være kompatible med ECCAIRS.

Kvaliteten af rapporteringen

Kvaliteten af begivenhedsrapporteringen forbedres og gøres mere fuldstændig. Forslaget omfatter også pligten til at risikoklassificere begivenhederne efter en fælles risikoklassificeringsordning.

Udvekslingen af information

De eksisterende bestemmelser om udvekslingen af information forbedres. Medlemsstaternes og EASA's adgang til udveksling udvides til at omfatte alle

² Ifølge Kommissionens ledsagedokument SWD(2012) 441 forstås der ved forslaget begreb ”organisation”, f.eks. luftfartsselskaber, lufthavne, luftfartstjenester, producenter og vedligeholdelsesaktører.



informationer, som er opsamlet i ECR's database. Det vil betyde, at en medlemsstat kan få adgang til sikkerhedsoplysninger omkring begivenheder, der er sket i eget luftrum, men som er indberettet af en anden medlemsstats myndighed.

Anvendelse af sikkerhedsinformationer

Der vil ske en bedre beskyttelse mod uhensigtsmæssig anvendelse af sikkerhedsinformationer. Forslaget sikrer fortrolighed omkring de indsamlede data. De indsamlede data vil kun kunne anvendes til at forbedre luftfartssikkerheden.

Anonymisering af indberetninger

For at sikre at personer har tillid til systemet, så væsentlige sikkerhedsinformationer indberettes, stadfæster forslaget forpligtelsen til at anonymisere indberetninger af begivenheder. Medlemsstaterne opfordres til at fraskrive sig muligheden for at retsforfølge med undtagelse af tilfælde af udvist "grov uagtsomhed". Organisationer skal indføre interne regler om en åben indberetningskultur. Samtidig må ansatte, der indberetter begivenheder, ifølge forslaget ikke udsættes for sanktioner fra arbejdsgiveren på grund af de indberettede oplysninger.

Derfor udpeges der et nationalt myndighedsorgan, der vil blive håndteret af Trafikstyrelsen, og som skal sikre gennemførelse af bestemmelserne om kildebeskyttelse for den indberettende. Ansatte skal desuden kunne indberette overtrædelse af princippet om informationskildebeskyttelse, princippet om straffrihed og at arbejdsgiveren ikke må sanktionere den ansatte.

Analyse af information

Det kræves, at organisationer og medlemsstater skal analysere den indsamlede information gennem indberetningssystemet. Formålet er at identificere sikkerhedsrisici og at træffe foranstaltninger, så man kan afhjælpe de sikkerhedsmæssige afvigelser. Det vil blive overvåget, om disse foranstaltninger er effektive.

Samtidig vil mulighederne for at gennemfører analyser på EU-niveau blive styrket. Mere konkret vil den eksisterende artikel 19 i forordning nr. 996/2010³, der handler om princippet om analyse og udveksling af de informa-

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.



tioner, som findes i ECR, blive forstærket. Det vil blive formaliseret, at et netværk af luftfartssikkerhedsanalytikere, under EASA's formandskab, skal supplere de nationale analyser.

Side 50/112

Forbedret gennemsigtighed

Til sidst forbedres gennemsigtigheden for den brede offentlighed. Der offentliggøres en årlig sikkerhedsoversigt, som indeholder information omkring de foranstaltninger, der er truffet med forordningen. Dette gælder beskrivelsen af data og tendenser på området.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger ikke endnu.

5. Nærhedsprincippet

EU-Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet, idet målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne. De eksisterende krav er gennemført uensartet og danner ikke tilstrækkeligt grundlag for at sikre kvaliteten, adgangen til og anvendelsen af data om begivenheder inden for civil luftfart på tværs af medlemsstaterne.

Kommissionen anfører endvidere, at det af hensyn til sikkerheden er nødvendigt, at systemet om udveksling af informationer mellem medlemsstater styrkes og at det sikres, at informationerne analyseres og at samtlige medlemsstater handler aktivt og opfølgende på disse.

Fra dansk side, er man enig i Kommissionens vurdering om, at det af hensyn til sikkerheden er nødvendigt, at systemet om udveksling af informationer mellem medlemsstater styrkes. Samtidig er det nødvendigt, at data analyseres således, at der kan drages nytte af indberetningerne og dermed bidrages til en større flysikkerhed.

6. Gældende dansk ret

Store dele af forordningens tiltag, navnlig de obligatoriske indberetninger, er på nuværende tidspunkt gældende dansk ret. Da der er tale om et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning, kan denne umiddelbart anvendes i medlemsstaterne og medføre pligter og rettigheder direkte for myndigheder, virksomheder og borgere. Der kræves ikke national lovgivning, for at forordningen bliver gældende dansk ret.

Der er dog en række mindre nye tiltag med forslaget omkring etablering af et frivilligt indberetningssystem, anvendelse, udveksling og adgang til indberettede data, der vil få betydning for både organisationer og myndigheder. Der vil



ved en vedtagelse af forslaget skulle ske en mindre konsekvensændring af de nationale regler, der eventuelt måtte være overflødige eller i strid med forordningens bestemmelser.

Indberetning af begivenheder er reguleret i henholdsvis luftfartslovens⁴ § 89 b og § 135 samt Bestemmelser om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder⁵ og Bekendtgørelse om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser⁶.

Forordningen udvider gruppen af omfattede luftfartøjer i forhold til den eksisterende EU-regulering. Forordning nr. 216/2008⁷ undtager bl.a. ultralette, historiske, forsknings- eller amatørbyggede luftfartøjer, som generelt er undtaget EU-regulering. Med forordningsforslaget bliver indberetning af begivenheder udvidet til at omfatte alle luftfartøjer som er registreret i medlemslandet, eller som er registreret i et andet land men anvendes inden for fællesskabet.

I forhold til de nuværende danske regler, hvor der på frivillig basis allerede indberettes i større omfang end krævet af EU lovgivningen, er der tale om en mindre udvidelse af de indberetningspligtige luftfartøjstyper. Efter gældende EU-lovgivning, er luftfartøjer anvendt til erhvervsmæssig lufttransport samt turbinedrevne luftfartøjer omfattet.

Udvidelsen vurderes ikke i realiteten, at være væsentligt set i sammenligning med det antal luftfartøjer, der allerede er omfattet.

7. Konsekvenser

En vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre mindre konsekvensændringer i både BL 8-10 og BL 5-40. En ændring af luftfartsloven kan blive aktuel, såfremt der indføres pligt til at retsforfølge tilfælde, hvor der er udvist ”grov uagtsomhed”.

Forslaget forventes umiddelbart ikke at have statsfinansielle konsekvenser, da de nuværende IT-systemer, der i dag håndterer de obligatoriske indberetninger

⁴ Bekendtgørelse nr. 959 af 12. september 2011 af lov om luftfart.

⁵ BL 8-10, 3. udgave af 10. februar 2009.

⁶ Bekendtgørelse nr. 301 af 30. april 1997 om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser og BL 5-40, 2. udgave af 30. april 1997, Bestemmelser om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF.



om begivenheder, uden de store udbygninger, vil kunne håndtere det frivillige indberetningssystem, som forslaget kræver.

Side 52/112

I det danske indberetningssystem er organisationerne allerede indberetningspligtige, og dette forslag indfører, som det nye, en tilsvarende indberetningspligt for organisationerne på EU-plan. Forslaget stiller krav om, at organisationerne skal etablere et indberetningssystem til både at håndtere obligatoriske og frivillige indberetninger, og disse data skal være kompatible med ECCAIRS. I det oprindelige forslag blev der stillet krav om, at de personer der i organisationerne og myndighederne arbejder med indberetningerne, skulle arbejde uafhængigt af andre afdelinger i organisationen eller myndigheden. Dette er i forbindelse med forhandlingerne blevet ændret til, at håndteringen af indberetningerne nu alene skal ske på en sådan måde, at fortroligheden og beskyttelsen af indberetteren sikres. Det er op til organisationerne/myndighederne selv at sikre dette. Dette vil kunne mindske byrderne for organisationerne/myndighederne.

Da luftfartssikkerheden allerede er meget høj vurderer Trafikstyrelsen, at forslaget overordnet alene vil bidrage til en harmonisering af området for indsamling og behandling af data, og dermed smidiggøre forebyggelsesarbejdet for sikkerheden inden for civil luftfart på tværs af landegrænserne.

Der kan dog blive tale om en tilførelse af en række mindre administrative opgaver herunder modtagelse af frivillige indberetninger mv., som vil skulle håndteres af Trafikstyrelsen.

8. Høring

Der er den 14. januar 2013 iværksat høring af EU-specialudvalget for Transport og organisationer og myndigheder med relation til civil luftfart med frist den 4. februar 2013.

Organisationer, der ikke har haft bemærkninger til forslaget: Flyvertaktisk Kommando og Dansk Erhverv.

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL)

”Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) takker for muligheden for at afgive kommentarer til Kommissionens forslag om indberetninger af episoder.

Kommissionen fremhæver i sin motivation til forslaget, at der er behov for en mere proaktiv og harmoniseret tilgang til arbejdet med indberetninger af episoder med henblik på at forbedre flyvesikkerheden yderligere.



BDL støtter ubetinget op om denne målsætning, og er enige i, at en højere grad af proaktivitet i indberetningsstrukturerne vil understøtte opfyldelsen af målsætningen. Vi har derudover enkelte kommentarer til forslaget, jf. nedenfor.

Med forslaget pålægges virksomhederne ("Organisationer") at indføre en frivillig indberetningsordning, således at informationer om episoder, der ikke opfanges af det obligatoriske system også opfanges. Denne mulighed er praksis allerede etableret i mange virksomheder. Vi kan fuldt tilslutte os, at forpligtelsen gøres obligatorisk. Vi bemærker dog, at det i Kommissionen formulering synes at bygge på, at organisationen er kendetegnet ved et traditionelt arbejds-giver-arbejdstagerforhold. Men i dag anvendes i stigende omfang personale, der er ansat hos tredjemand. Vi finder det vigtigt, at forslaget også tager højde for disses frivillige indberetninger.

Forslaget lægger op til en harmonisering og forenkling af indberetningsprocedurerne. Det er dog uklart, hvorledes forslaget sammenlagt vil påvirke virksomhedernes administrative byrder. Vi anmoder om, at dette spørgsmål vurderes i forbindelse med udformningen af den danske holdning til forslaget. Såfremt en sådan vurdering viser øget byrde, bør der fra dansk side arbejdes for en reduktion heraf."

Danish Airline Pilots Association, (DALPA)

"Efter gennemgang af det tilsendte, har DALPA følgende bemærkninger:

Den nye regulation hilses velkommen, idet det må forventes, at den vil kunne fremme flysikkerheden i Europa.

Vigtigheden af confidentiality og just-culture er vigtige elementer, som DALPA ser fremhævet, herunder "protection of the reporter". Endvidere vil opbygningen af en fælles database, som det fremhæves, være et stærkt redskab til proaktivt at forbedre flysikkerheden.

I lyset af branchens problemer med intens konkurrence på marginaler samt konkurser, er der imidlertid nogle reelle problemstillinger, der bør komme med i denne "mandatory reporting structure".

Forslag til tilføjelser i nuværende er bl.a derfor som følger:

Side 19 pkt. 3

() A manager of an organisation which requires him to be authorised by a member state as an eg. AM, QM, SM and NPH.

Side 34 pkt. 1.7



() Any management violation both intentionally and unintentionally of regulations or safety () Company commercial pressure affecting safety eg.

Side 54/112

Crew to commence flight with aircraft not airworthy or crew not fit for flight or fatigued.

() Near miss with large flock of large birds.

Side 38 pkt 2.5

() Any management violation both intentionally and unintentionally of regulations or safety () Commercial pressure eg. to change initial assessment towards disregarding regulations or safety.

Side 39 pkt. 3.2

Other incidents (new requiring 3.1 p38 bottom after headline)

() Any management violation both intentionally and unintentionally of regulations or safety () Any commercial pressure to release an unworthy aircraft as airworthy.

Afslutningsvist bør det understreges, at ud over confidentiality er debriefing/feedback af meget stor betydning for at strømmen af rapporter kan afspejle en større del af virkeligheden, hvorfor løbende "lessons learned" samt feedback til rapportører, f.eks. ved 1/2 eller helårlige publikationer både nationalt samt på EU niveau, er af stor betydning for at opnå dette samt bevare et højt niveau af rapportering fremadrettet."

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

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

Safety er et emne, som ES prioriterer højt, det være sig den flyoperative del, flyvedligholdelsesmæssige del og lufttrafiktjenesten.

BL 8-10 regimet er et væsentligt fundamentet til at forebygge ulykker og hændelser, så længe der foregår en systematisk indberetning og behandling af hændelser m.m. Trafikstyrelsen varetager for Danmark den opgave på tilfredsstillende måde.

Emne forslag vurderes at være i harmoni med det allerede eksisterende BL 8-10 regime, og ES kan tilslutte sig, at forordningen bygger på anbefaling FP2.



For at tilgodese selskabernes mulighed for at anvende Risk Management og Risk Assessment optimalt, bør det være muligt for selskaberne at få adgang til EU databasens informationer – gerne gennem Trafikstyrelsen. I et lille land som Danmark kan det være svært for de mindre virksomheder at få tilstrækkeligt materiale til ordentlige risikovurderinger, som i det fremtidige Performance baserede regime er centrale i hele virksomhedens udmøntning af Management systemerne, herunder SMS.

Artikel 4, punkt 3 nævner de, som er omfattet af forordningen. Det vurderes, at man alene fokuserer på større og ”komplekse” fly, og dermed mangler fly med stempelmotorer samt fly, der flyver uden for offentlig transport. Disse fly anvender samme luftrum samt samme faciliteter som fly i offentlig transport, hvorfor de bør indgå et rapporteringsregime.”

Københavns Lufthavne A/S (CPH)

”Med henvisning til Trafikstyrelsens skrivelse af 14. januar d.å., hvormed fulgte høring Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af episoder inden for civil luftfart følger hermed følger høringssvar fra Københavns Lufthavne A/S (CPH)

Først og fremmest skal det bemærkes, at CPH støtter forslaget om at gøre direktivet til forordning. Indberetning af begivenheder og hændelser er en vigtig parameter i arbejdet med at forbedre luftfarts Safety lokalt og globalt. Forslagspakke 2 vil understøtte dette arbejde og samtidig, fortsat holde arbejdet og myndighedsbehandlingen på nationalt niveau.

Umiddelbart ser CPH det som en udfordringen, at indberetningerne vedrørende hændelser på lufthavnene kategoriseres samlet. De oplysninger der skal gives ved indberetningen (Bilag II) er rettet mod lufttrafikhændelser og ikke mod begivenheder og hændelse indenfor lufthavnens infrastruktur. Begivenheder eller hændelser der forekommer indenfor lufthavnens infrastruktur vil kun være omfattet af et enkelt af de nævnte punkter. Derved vil en spredning af forskellige typer hændelser i lufthavnene skulle samles under én punkt, og det vil være vanskeligt at kategorisere begivenheder og hændelser efterfølgende. Den tekniske og forskningsmæssige værdi af oplysningerne bliver mindre. CPH har noteret, at ATM f.eks. skal indberette ”større skader” i lufthavnens infrastruktur, mens det i mange lufthavne vil være lufthavnen selv der har det dybere kendskab til hændelserne (se tillæg til del B side 47). Dette var også gældende iht. direktivet.

Definitionen i bilaget er meget bred og efter CPH’s vurdering kan sådanne indberetninger ikke stå alene, hvis det skal bruges proaktivt og give værdi i forhold til analysearbejdet som nævnt i udkastet. De faktiske årsager til begivenheder



og hændelser indenfor i lufthavnenes infrastrukturer kan bedst besvares af lufthavnsoperatørerne. (Det skal bemærkes, at Lufthavnens indberetning er behandlet i det foreliggende udkast til en kommende forordning for lufthavne (EASA NPA – Aerodromes).

Lufthavnsoperatørerne er nævnt i artikel 4, stk. 3:

Følgende personer indberetter episoder gennem den ordning, der er indført af den organisation, hvor den pågældende er ansat, i henhold til stk. 1 eller gennem den ordning, der er indført af medlemsstaterne i henhold til stk. 2:

.....

e) en leder af en lufthavn, på hvilken Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 finder anvendelse

(Det ser ud som om der er tale om en forkert henvisning (og forkert dansk oversættelse ” ... on common rules for the operation of air services in the Community” er blevet til ”...fælles regler for driften af lufttrafiktjenester...”). Forordning 1008/2008 omhandler i øvrigt certificering af luftfartsselskaber.)

CPH lægger til grund, at lufthavnene er omfattet af den obligatoriske indberetning, jf. artikel 4 pkt. 5, og vil være omfattet af artikel 4 pkt. 6 når en kommende forordning for lufthavnens (EASA NPA – Aerodromes) på et senere tidspunkt er vedtaget og trådt i kraft.

Men den manglende relationer til lufthavnsoperatøren i forbindelse med hændelser indenfor lufthavnens infrastruktur ses også af listen over de episoder som vil være obligatoriske indberetningspligtige i henhold til Bilag I, del B og tillæg til del B:

1: FLYVEOPERATIONER

2: FLYTEKNIK

3: LUFTFARTØJ, VEDLIGEHOLDELSE OG REPARATION

4: LUFTTRAFIKTJENESTER, ANLÆG OG JORDTJENESTER

Hændelser på lufthavnens område er ikke nævnt.

Endelig skal det præciseres, at det er vigtigt at article 10 – Videregivelse af oplysninger, stk. 2 fastholdes, idet det giver lufthavnene muligheden for at få adgang til data, ligesom det er vigtigt, jf. artikel 11 stk. 6 at fastholde som et minimum, at lufthavnene kan få løbende oplysninger om indberetninger. Dog



synes der at mangle en tidsfrist, hvis ikke oplysningerne gives hurtigt efter anmodningen, vil lufthavnenes mulighed for at handle, indsamle data mv. reduceres væsentligt.”

Side 57/112

Naviair

”Naviair har gennemgået det fremsendte Kommissionsforslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af episoder inden for civil luftfart COM(2012) 776 final, og skal i den forbindelse knytte en kommentar til Artikel 13, stk. 3, hvor det anføres, at fristen for indberetning af resultater af de analyser, der er foretaget i henhold til Artikel 6, er 30 dage.

Såfremt der med ”resultatet af analyser” menes ”hændelsesudredning” vil vi gerne gøre opmærksom på den foretagne regulering af hændelsesudredning i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) Nr. 1035/2011 af 17. oktober 2011 om fastsættelse af fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester. Heri beskrives en faseopdelt proces, hvor der blandt andet kan (skal) iværksættes umiddelbare foranstaltninger som følge af den indtrufne hændelse samt skal gennemføres efterfølgende hændelsesudredning omfattende alle nødvendige sikkerhedsrelaterede tiltag. Det er vores erfaring, at der i forbindelse med hændelser, alvorlige hændelser og havarier typisk er tale om hændelsesudredningsforløb, der strækker sig over længere tid. Det forekommer derfor u hensigtsmæssigt, at der stilles krav til ANSP’er om, at hændelsesudredning og resultaterne heraf skal være rapporteret til myndigheden inden 30 dage.

Naviair ser helst, at spørgsmål om hændelsesudredning ikke reguleres i det fremsendte forslag til forordning, men alene reguleres i forordning nr. 1035/2011.”

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at formandskabet vil tage forslaget til Coreper inden for den nærmeste fremtid, og at formandskabet vil fremlægge forslaget til generel indstilling på Rådsmødet i juni 2013, hvor det må forventes at opnå kvalificeret flertal. På baggrund af mandat fra arbejdsgruppen er der sideløbende med forhandlingerne i arbejdsgruppen, blevet nedsat en national ekspertarbejdsgruppe, der arbejder med indholdet af bilagene til forslaget.

De væsentligste udeståender er, at en række medlemsstater har vanskeligheder med forslagets brede anvendelsesområde, da disse lande er bekymrede for, at forslaget vil medføre yderligere administrative byrder i forbindelse med et stigende antal indberetninger. Landene ønsker at ikke-erhvervs mæssig flyvning (General Aviation), herunder navnlig privatflyvning, ikke omfattes af forslaget. Langt de fleste medlemslande har dog været positive overfor et udvidet anvendelsesområde.



delsesområde i forhold til de indberetningspligtige organisationer for at sikre den størst mulige dataindsamling af begivenheder med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden.

Et væsentligt udestående er fortsat art. 13, 3a, om myndighedernes håndtering af analyser og opfølgning m.v. på indberetningerne fra organisationerne. En række lande har ønsket fleksibilitet i bestemmelsen, for at mindske de administrative byrder. Formandskabet vil indsætte en kompromistekst, hvor det fremgår, at informationerne kun skal indsendes, når det er relevant, og desuden henviser til art. 5, således at fleksibiliteten alene vil angå de indberetninger, der kommer via det frivillige indberetningssystem. Formandskabet er bekendt med, at teksten der vil gå til Coreper ikke er en tilfredsstillende løsning for flere medlemslande.

Desuden vil der være fokus på, hvilke indvirkninger forslaget vil få på luftfartsindustrien. Som følge af forhandlinger, vil der i forslagets betragtninger blive indsat et afsnit om, at de krav der stilles til industriens håndtering af indberetninger, skal være proportionale med størrelsen af den pågældende organisation og dens aktivitetsform.

En gruppe lande har efterspurgt en klassificering af begivenheder, blandt andet for, at myndigheder og organisationer ikke skal anvende unødige ressourcer på analyse af en begivenhed som ikke klassificeres tilstrækkelig alvorlig. Kommissionen er i denne forbindelse enig i, at det kan være en god idé at indføre en form for proportionalitet i forhold til, hvilke begivenheder, der kræver analyse.

Art. 15, 4 fastlægger, at de kompetente myndigheder og retsplejemyndighederne skal samarbejde gennem forhåndsaftaler for at sikre balance mellem retssikkerhed og den fortsatte adgang til sikkerhedsinformationer. Danmark finder denne bestemmelse administrativ byrdefuld og uden merværdi. En forordning der regulerer omkring forhåndsftaler på denne måde, går meget tæt på de nationale myndigheders ret til at organisere sig.

I forbindelse med Kommissionens indledende præsentation af forslaget udtalte en mindre gruppe lande interesse for den nuværende danske implementering af "just culture"-princippet, som giver 100 % straffrihed for den indberettende for de indberetningspligtige begivenheder. Bestemmelsen i art. 16, 3 har været genstand for flere udkast til kompromisforslag, men der synes at være stor generel tilslutning til, at medlemslandene skal afstå fra at retsforfølge en indberetter, medmindre deres nationale strafferetlige regler giver mulighed for det.

Danmark har i samarbejde med flere medlemslande arbejdet for at sikre "just culture"-princippet ved, at medlemsstaterne ikke med forordningen forpligtes til at retsforfølge indberetteren i tilfælde af grov uagtsomhed.



En række medlemslande har argumenteret for, at den oprindelige tidsfrist i forslaget på 72 timer for indberetning fra organisationerne til myndighederne/EASA er for kort, da der i visse tilfælde er tale om frivillige flyveunioner/flyveklubber, hvor det kan være svært at sikre, at informationerne bliver sendt inden for 72 timer. Formandskabet har derfor fremlagt et kompromisforslag om, at organisationerne skal indberette detaljerne fra de indsamlede indberetninger ”uden unødigt forsinkelse”. Dette skal blandt andet tilgodeses de ikke-erhvervsmæssige organisationer.

10. Regeringens generelle holdning

Fra dansk side er man generelt positivt indstillet over for forslaget. Det sigter mod en harmonisering af indberetning af begivenheder inden for civil luftfart, og styrker anvendelsen og beskyttelsen af informationerne. Endvidere finder man det fra dansk side positivt, at forslaget, i forhold til den nuværende regulering på området, stiller krav om analyse af begivenhederne, fremfor alene indsamling af data. Dette vil i højere grad bidrage til en større viden om begivenheder, der er til fare for flysikkerheden, og dermed også en øget mulighed for præventivt at forhindre dem.

I Danmark har man opdelt de obligatoriske indberetninger i fire forskellige områder for at sikre en overskuelighed: Flyveoperationel indberetning, teknisk indberetning, flyvepladsers indberetning og lufttrafik-tjenesters indberetninger. I forslaget er der ikke foretaget en sådan opdeling. Fra dansk side er det ønskeligt, at der bliver mulighed for fleksibilitet i forhold til indsamling af indberetninger, så det nuværende danske system kan opretholdes i forhold til de enkelte indberetningskategorier. Dette skaber gennemsigtighed for den indberettende.

Bilag I om de indberetningspligtige begivenheder er i forbindelse med ekspertgruppens arbejde blevet inddelt i afsnit, som gør det mere overskueligt for den indberettende. Det væsentligste er, at der nu skelnes mellem indberetninger for komplekse luftfartøjer og ikke-komplekse luftfartøjer, herunder svævefly og balloner, hvilket mindsker de administrative byrder for de mindre aktører.

I den nuværende danske regulering er der 100 % straffrihed for den, der indberetter en begivenhed, der er omfattet af BL 8-10. Denne beskyttelse vil blive mindre, hvis forslaget vedtages i dets nuværende form, da forslaget tillader strafforfølgning, når der er udvist ”grov uagtsomhed”. Tidligere danske erfaringer har vist, at indberetninger udebliver, hvis den indberettende er bekymret for eventuel strafforfølgning. Fra dansk side er det derfor vigtigt, at der med de nye indberetningsregler fortsat vil være muligt at opretholde den danske ordning med straffrihed.



Formandskabet har på grund af stor modstand fra flere andre lande, foreslået en kompromistekst (artikel 16, stk. 3), som henviser til landenes nationale strafferetlige regler og deres forrang. Medlemslandene bliver med kompromisteksten ikke længere forpligtet til at retsforfølge indberetteren i tilfælde af grov uagtsomhed.

Vedrørende udpegning af det nationale organ, hvortil en ansat skal kunne indberette overtrædelse af forordningens bestemmelse om princippet om informationskildebeskyttelse, straffrihed og om, at arbejdsgiveren ikke må sanktionere den ansatte, vurderes denne opgave at kunne håndteres af Trafikstyrelsen.

Forordningen udvider gruppen af omfattede luftfartøjer i forhold til den eksisterende EU-regulering.

Indberetningspligten ville i det oprindelige forordningsforslag blive udvidet til at omfatte luftfartøjer, som i henhold til forordning nr. 216/2008⁸ ellers er undtaget for EU-regulering. Danmark har arbejdet for, at forslaget indberetningspligt alene i udgangspunktet skal omfatte begivenheder med luftfartøjer, der er omfattet af EU-regulering. Kompromisforslaget fra formandskabet som Danmark støtter, overlader fleksibilitet til medlemslandene i forhold til om de vil lade ikke-EU-regulerede luftfartøjer omfatte af indberetningspligten.

Danmark har sammen med Italien og Portugal anmodet om, at art. 15, 4 udtages af forordningen, da bestemmelsen går meget tæt på de nationale myndigheders ret til at organisere sig. Kommissionen har oplyst, at der findes en lignende bestemmelse i art. 12, 3 i forordning 996/2010, og at bestemmelsen alene skal sikre medlemslandene fleksibilitet til at bevare deres egne systemer omkring samarbejde.

Det oprindelige forslag indeholdt også beføjelser til Kommissionen om at vedtage delegerede retsakter, med henblik på at tilpasse forordningens bilag (den oprindelige artikel 17). Disse bilag indeholder blandt andet de begivenheder, der er indberetningspligtige og de obligatoriske indberetningsfelter. Formandskabet har som en konsekvens af den store modstand fra stort set samtlige medlemslande ændret forslaget. Bilagene tages derfor ud af forslaget og Kommissionen tillægges i det reviderede udkast alene beføjelser til at vedtage dem ved brug af gennemførelsesretsakter og ved eventuel efterfølgende tilpasning af bilagene.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF.



11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Side 61/112

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 13. marts 2013 til orientering. Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg den 12. februar 2013.

På rådsmødet den 10. juni 2013 forventes forslaget sat på dagsordenen til generel indstilling.



Dagsordenspunkt 5: 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

KOM (2013) 130

1. Resumé

Kommissionen fremsatte den 13. marts 2013 forslag til ændring af forordning om passagerrettigheder i luftfarten.

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.

Sagen skønnes at skulle forelægges Folketingets Europaudvalg til tidligt forhandlingsoplæg.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2013) 130 af den 13. marts 2013 fremsendt 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".

Side 63/112

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 medlemsstaterne. Og hvori det beskrives, at det desuden 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 bl.a. at forene retspraksis med gældende lovgivning på området, og at skabe en mere ensartet håndhævelse af EU-lovgivningen.

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 passager. Samtidig sigter forslaget også mod, at der skal tages bedre hensyn til luftfartselskabernes 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 EUR 250 og EUR 600 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 ind-



fører forslaget en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der ikke kan betragtes som usædvanlige og en liste over omstændigheder, der kan betragtes som usædvanlige.

Side 64/112

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 (i) 3 til 5 timer for alle Intra-EU-flyvninger og for flyvninger til og fra tredjelande på 3500 km eller mindre; (ii) 9 timer på flyvninger mellem 3500 og 6000 km og (iii) 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 ekstraordinære omstændigheder kan forpligtelsen til hotelindkvartering begrænses til EUR 100 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 afgået fra en medlemsstat, eller såfremt forbindelsesflyet er ejet af et EU-selskab og afgået fra et tredjeland til en medlemsstat. 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 flyv-



ning. Denne ret gælder dog kun, hvis flyvningerne er en del af samme befordringsaftale.

Side 65/112

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 retningslinier, 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 passagerne 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-Parlamentets holdning foreligger ikke endnu.

Europa-Parlamentets Transportudvalg behandler sagen og har udpeget George Bach (EPP/LU) som ordfører.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at medlemsstaterne kun har begrænsede muligheder for alene at gøre noget for at beskytte forbrugerne, da forordningen om lufttrafiktjenester (EF) nr. 1008/2008⁹ 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 medlemsstaterne 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. Forslaget kræver i den foreliggende form ikke lovændring.

7. Konsekvenser

En vedtagelse af ændring til forordningsforslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

8. Høring

Forslaget blev 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,

⁹ Europa-Parlamentets og rådets forordning nr. (EF) 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet.



Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Flyvesikringstjenesten, Forsvarskommandoen, Færøernes Landsstyre, Mittarfeqarfiit - Grønlands Lufthavne, Københavns Lufthavne A/S, Icelandic Civil Aviation Administration, Luftfartstilsynet - Norge, Brancheforeningen - Dansk Luftfart, Scandinavian Airlines System, Dansk Motorflyver Union, Scandinavian Airlines System, Dansk Musikerforbund. Høringsfristen er d. 15. april.

Følgende høringssvar er modtaget.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

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

”Usædvanlige omstændigheder” har længe været en prioriteret sag for ES, og det konstateres med tilfredshed, at der nu foreligger en beskrivelse og et relevant hensyn til dette, selvom der ikke i sagens natur kan være en udtømmende definition. ES bemærker også med tilfredshed, at der på flere områder foreslås et mere rimeligt grundlag for compensation end de gældende regler.

ES har ikke yderligere bemærkninger.”

SAS

”Indledende bemærkninger:

SAS har med glæde noteret sig, at Forslaget indebærer en række tydeliggørelser og præciseringer af reglerne, hvilket er tiltrængt, da den nuværende udformning af forordning 261/2004 har vist sig utrolig vanskelig at fortolke og i for høj grad har været genstand for retssager. I den forbindelse er det glædeligt at se, at listen over definitioner er udvidet en del, hvilket forhåbentligt bevirker, at det fremover bliver lettere at administrere reglerne uden at være nødsaget til at gå til domstolene for at få svar.

I forbindelse med arbejdet med revisionen af 261/2004 er det vigtigt, at der skabes en balance mellem passagerens rettigheder og luftfartsselskabernes pligter. Derfor har SAS med glæde noteret sig, at det følger af begrundelsen for Forslaget, punkt 1.2, at flypassagerernes rettigheder skal sikres under hensyntagen til den finansielle indvirkning på flytransportsektoren, samt at man vil sikre, at luftfartsselskaberne opererer under harmoniserede vilkår på et liberaliseret marked. Det er afgørende for en fremtidig forordnings succes, at disse intentioner vil kunne ses i den endelige revision af 261/2004.

I den forbindelse er det vigtigt for SAS at fremhæve, at en af de store fortolkningsmæssige udfordringer ved den eksisterende forordning er, hvad der skal



forstås ved usædvanlige omstændigheder. Især i forhold til tekniske problemer har der været en tendens til, at både Domstolen og en række forbrugermyndigheder har søgt at indsnævre det spillerum, som oprindeligt er givet med ordlyden af 261/2004 i forhold til, hvornår et teknisk problem kan betragtes som en usædvanlig omstændighed. Og i den forbindelse har man glemt at tage højde for, at hele formålet med 261/2004 var at virke adfærdsregulerende i forhold til luftfartsselskabernes uhensigtsmæssige adfærd ved overbooking og kommercielle aflysninger. For at mindske antallet af overbookinger og kommercielle aflysninger indførte man et højt kompensationsniveau for boardingafvisning og kommercielle aflysninger, så man kunne straffe luftfartsselskaberne for deres uhensigtsmæssige adfærd på disse områder.

Efterfølgende har Domstolen ved sin praksis forsøgt at indsnævre området for, hvornår tekniske problemer kan betragtes som usædvanlige omstændigheder til kun at omfatte meget få situationer. Det er ikke rimeligt set i forhold til størrelsen af kompensationsbeløbene, og det strider mod det oprindelige formål med reglerne. Når luftfartsselskaberne har fulgt vedligeholdelsesprogrammerne for flyene og ladet dem overholde alle lovpligtige check, så er det svært at gøre meget mere for at forhindre tekniske problemer, som opstår akut. Det er som regel ikke økonomisk muligt at have erstatningsfly stående klar og vente, da anskaffelsesomkostningerne til sådanne fly er alt for høje til, at noget selskab har råd til at have ledige fly stående ubrugte hen. Og derfor kan det ikke undgås, at der opstår forsinkelser og aflysninger grundet tekniske problemer. Det bør således kun være tekniske problemer, som skyldes fejl fra luftfartsselskabets side, f.eks. fejlbetjening eller manglende vedligeholdelse, som kan udløse kompensation.

SAS' bemærkninger til de konkrete bestemmelser i Forslag til ændring af forordning (EF) nr. 261/2004:

Betragtning 19: Det følger af denne bestemmelse, at "Årsagerne til de nuværende lange forsinkelser og aflyste flyvninger i EU kan ikke alene tilskrives luftfartsselskaberne." Videre anføres det, at "bør luftfartsselskaberne have ret til at søge godtgørelse hos enhver tredjepart, som har bidraget til den begivenhed, som gav anledning til kompensation eller andre forpligtelser." Flytransporter består som bekendt af et antal aktører, som alle på hver deres vis bidrager med forskellige ydelser for at passageren eller det fragtede gods kan transporteres på en sikker og effektiv måde fra afgangslufthavnen til slutdestinationen. Men det er kun flyselskabet, som har et reguleret ansvar for, at dette sker som aftalt. Øvrige aktører som f.eks. lufthavne og trafikafviklende myndigheder har kun et meget begrænset ansvar for at levere de ydelser, som luftfartsselskaberne betaler for. Tendensen er i stedet, at lufthavnene gennem deres brugervilkår fraskriver sig ansvaret i en lang række situationer, som for eksempel til hurtig snerydning af banerne.



Gennem andre forordninger, Performance and Charging Regulation, har man forsøgt at pålægge de trafikafviklende myndigheder at præstere en bedre kvalitet og øge kapaciteten i luftrummet ved diverse incitamentsordninger. Men på grund af massiv modstand fra de trafikafviklende myndigheder og med støtte af medlemslandenes repræsentanter i Single Sky Committee er disse bestræbelser blevet meget udvandede, hvilket Kommissionen også kraftigt har påtalt.

Derfor ønsker SAS, at Kommissionen i forbindelse med ændringerne af 261/2004 tydeligere angiver infrastrukturleverandørernes ansvar og tydeligere pålægger dem en erstatningsforpligtelse, når de er årsag til trafikforstyrrelser, som bevirker, at passagererne bliver berettiget til assistance og evt. kompensation.

Art. 2, litra l): Et fly, som letter, men af en eller anden grund derefter bliver tvunget til at lande i en anden lufthavn end bestemmelsesstedet eller vende tilbage til afgangslufthavnen, bør aldrig kunne betragtes som aflyst. En sådan handling besluttet altid af kaptajnen på baggrund af en sikkerhedsvurdering, og denne vurdering må man aldrig søge at adfærdsregulere, jf. vores indledende bemærkninger. Hvis vi ligestiller disse situationer med aflysninger, så skal vi efterfølgende diskutere, om det skyldes usædvanlige omstændigheder eller ej for at kunne afgøre, om passagererne er berettiget til kompensation. Det vil lægge et yderligere og forkert pres på kaptajnen, og i yderste konsekvens kunne medføre, at den vurdering, som alene burde træffes ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering, kommer til at indeholde økonomiske overvejelser, som slet ikke hører hjemme i den givne situation, og som hverken er i passagerernes eller luftfartsselskabernes interesse.

Art. 3, stk.4: Her blander man reglerne for fly og andre transportformer, og dette er uhensigtsmæssigt i en tid, hvor alle transportformer har deres egen regulering og har indrettet deres drift herefter. Man bør ikke bruge denne revision til at pålægge andre transportformer et regelsæt, som er lavet til flytransport, og som afviger fra det regelsæt, som den pågældende transportform til dagligt er pålagt. Hver enkelt transportform har egne regelsæt, som er fastlagt ud fra den måde, som den enkelte transportform fungerer på. Det giver ikke mening at regulere de enkelte transportformer på forskellig måde og så efterfølgende afvige fra denne regulering bare fordi, at en passager skal benytte flere forskellige transportformer på samme rejse. Så længe en transportform har et eget regelsæt, er det også dette regelsæt, som bør finde anvendelse, når man rejser med den pågældende transportform, uanset om man også benytter andre transportformer under rejsen.

Art. 4, stk. 4: Denne tilføjelse har SAS ingen bemærkninger til, eftersom det kun er returbilletter, som bestemmelsen vedrører, og ikke et generelt forbud mod at tilbyde indirekte flyvninger til en lavere pris. Skulle dette sidste komme



på tale på et senere tidspunkt i processen, vil SAS på det kraftigste modsætte sig dette, da det vil fratage luftfartsselskaberne muligheden for at prissætte deres rejser under hensyntagen til efterspørgslen i de enkelte markeder.

Side 70/112

Art. 5, stk. 3: Det er meget problematisk, såfremt usædvanlige omstændigheder kun skal kunne påberåbes, såfremt de findes på den konkrete flyvning eller flyvningen umiddelbart forinden. Hvis der for eksempel har været snestorm, og en lufthavn har været lukket i 1 dag, vil det tage noget nær lige så lang tid at genoprette trafikken. Ifølge Forslaget har man i denne situation kun 1 flyvning til at få trafikken normaliseret, hvilket vil være helt umuligt i tilfælde, hvor der har været tale om mange timer, hvor trafikken har været indstillet. Som bestemmelsen foreslås udformet, vil den straffe flyselskaberne for situationer, som i øvrigt isoleret set betragtes som usædvanlige omstændigheder, og dette er direkte imod den oprindelige hensigt om, at adfærdsregulere flyselskaberne via høje kompensationsbeløb. Er luftrummet eller lufthavnene lukkede, har flyselskaberne ingen indflydelse herpå, og derfor skal de heller ikke straffes herfor med urimeligt korte frister til at genoprette trafikken. I stedet bør reglen udformes, så flyselskaberne har lige så lang tid til at rette op på trafikken, som uregelmæssigheden har stået på. Har lufthavnen været lukket en dag, bør selskaberne få hele næste dag til at genoprette trafikken. Har lukningen været 5 timer, bør selskaberne få 5 timer til genopretning osv. Og er der et teknisk problem i forbindelse med udturen, vil det også påvirke hjemturen. Så længe et luftfartsselskab kan sandsynliggøre, at den usædvanlige omstændighed er den direkte årsag til en aflysning eller en forsinkelse, bør luftfartsselskabet kunne påberåbe sig usædvanlige omstændigheder og undgå at skulle udbetale compensation.

Art. 6: SAS har med tilfredshed konstateret, at der nu kommer længere tidsintervaller på forsinkelserne, før der kan blive tale om udbetaling af compensation. Men det er som nævnt fortsat vigtigt at holde fokus på definitionen af usædvanlige omstændigheder, eftersom disse regler vil virke mod hensigten, hvis definitionen bliver for smal.

Art. 6, punkt 4: Her henvises til, hvad vi ovenfor har anført under art. 5, stk. 3, idet samme betragtninger gør sig gældende ved denne bestemmelse.

Art. 6a: Denne bestemmelse strider mod Montreal Konventionen, som allerede regulerer ansvarsfordelingen mellem de luftfartsselskaber, som går sammen om at tilbyde passagererne sammenhængende rejser med flere forskellige luftfartsselskaber. Luftfartsbranchen med IATA i spidsen har fastlagt deres ansvarsfordeling, når flere flyselskaber er en del af en sammenhængende rejse, i henhold til Montreal Konventionen. Det betyder, at det er det flyselskab, som forårsager en aflysning eller forsinkelse, som er ansvarlig for at tage hånd om passageren med hensyn til assistance og ombooking etc., jf. også Montreal



Konventionens art. 36, punkt 2. Hvis EU med dette Forslag vil ændre på denne ansvarsfordeling vil det få uoverskuelige konsekvenser for samarbejdet mellem de enkelte flyselskaber i og udenfor EU, idet kun EU-selskaberne vil være bundet af Forslaget. Dette er en meget uhensigtsmæssig situation, som man bør undgå at komme i.

SAS foreslår derfor, at denne bestemmelse udgår.

Ydermere risikerer bestemmelsen at begrænse lysten for mindre regionale luftfartsselskaber til at indgå aftaler med større selskaber om at tilbyde kunderne sammenhængende billetter, idet pligten til at udbetale kompensation ofte vil ramme det første selskab i kæden, som typisk vil være det lille regionale selskab, hvis samlede indtjening på billetten slet ikke modsvarer risikoen ved at skulle udbetale kompensation på en alt i alt lang flyvning, når det regionale selskab kun selv flyver en mindre del af strækningen. Og bliver resultatet, at der bliver et mindre udbud af sammenhængende billetter, har man opnået det modsatte af, hvad der var hensigten med Forslaget, idet passagererne efterlades med et dårligere produkt.

Art. 7: Den hidtidige bestemmelse i art. 7 om muligheden for at nedsætte eventuel kompensation til det halve ved hurtig omlægning af rejsen bør beholdes, idet en sådan bestemmelse er med til at opretholde incitamentet til hurtig rejseomlægning, hvilket i sidste ende er i passagerernes interesse.

Art. 8, stk. 5: Her må det præciseres, at man ikke kan forvente at blive ombooket til en højere klasse, ligesom 12 timers grænsen ikke bør løbe om natten. Derfor foreslår SAS følgende formulering til bestemmelsen, idet vores ændringsforlag er fremhævet med *kursiv*:

”Hvis passageren vælger muligheden i stk. 1, litra b), har vedkommende, hvis der er ledige pladser *i samme serviceklasse*, ret til at få omlagt rejsen med et andet luftfartsselskab eller et andet transportmiddel, hvis det transporterende luftfartsselskab ikke kan befordre passageren med sine egne transportmidler tidsnok til at ankomme til det endelige bestemmelsessted inden for tolv timer efter det planlagte ankomsttidspunkt *natten undtages, som defineret i art. 2, litra x*. Uanset artikel 22, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008 må det andet luftfartsselskab eller den anden transportoperatør ikke forlange en pris af det kontraherende luftfartsselskab, som ligger over den gennemsnitspris, som vedkommendes egne passagerer har betalt for tilsvarende transport i de forudgående tre måneder.”

Art. 8, stk. 6: Denne bestemmelse bør udgå, da øvrige transportformer bør følge deres egne regler, ligesom det opererende flyselskab følger reglerne for flytransport. I øvrigt henvises til vores bemærkninger ovenfor under art. 3, stk.4.



Art. 9: SAS hilser de nye begrænsninger i ansvarets udstrækning velkomne. Men der bør være ens konkurrencevilkår for konkurrerende transportformer. Og eftersom andre transportformer har fået regulering, som begrænser deres ansvar for assistance til 2 døgn, bør grænsen for flytransport også være 2 døgn og ikke 3 døgn, som foreslået af Kommissionen.

Desuden bør der tilføjes en bestemmelse om, at retten til assistance bortfalder, hvis dette vil bevirke yderligere forsinkelse af flyvningen, eftersom begrænsningen af forsinkelser bør have højeste prioritet.

Art. 14, stk. 5 og 6: Her er det vigtigt at få præciseret, at informationspligten kun gælder i de tilfælde, hvor luftfartsselskabet har modtaget passagerens kontaktoplysninger. Ofte er billetten solgt af en formidler/agent, og luftfartsselskabet har kun kontaktinformationer til formidleren/agenten. I disse tilfælde bør luftfartsselskabet ikke være forpligtet til at give information om forsinkelser og aflysninger til andre end formidleren/agenten.

Art. 16: I dag kan de nationale håndhævelsesorganer (i Danmark Trafikstyrelsen) afsige kendelser og dermed pålægge flyselskaberne at udbetale kompensation til passagerer, såfremt de finder, at betingelserne herfor er opfyldte. I praksis har Trafikstyrelsen imidlertid ikke nogen sanktionsmulighed, såfremt et udenlandsk luftfartsselskab nægter at følge Trafikstyrelsens afgørelse, og der er adskillige eksempler på, at dette sker i praksis. Denne retstilstand er naturligvis utilfredsstillende både for passagererne, Trafikstyrelsen og de konkurrerende flyselskaber. Det ville derfor være ønskeligt, såfremt de nationale håndhævelsesorganer fik mandat til at eksekvere deres afgørelser i disse situationer. Som forslaget er formuleret nu må man imidlertid frygte, at den nuværende praksis fortsætter.

Art. 16a, stk. 1: Her bør også andre formidlere af lufttransport end flyselskaber pålægges samme forpligtelse til at oplyse om klageprocedurer m.v..

Art. 16a, stk. 2: Det bør præciseres, at den klage en passager skal have indgivet senest 3 måneder efter den dato, hvor flyvningen foregik eller var planlagt til at skulle foregå, skal være *skriftlig*, for at undgå bevismæssig usikkerhed om, hvorvidt der er indgivet klage rettidigt eller ej.

Art. 18: En implementeringsfrist på 20 dage er alt for kort. SAS forslår, at dette ændres til 90 dage, så luftfartsselskaberne får en rimelig frist til at få de nødvendige nye procedurer på plads.

Bilag 1 om usædvanlige omstændigheder:



Som også nævnt indledningsvis er det SAS' opfattelse, at det er helt afgørende, at luftfartsselskaber ikke straffes for tekniske problemer, som de reelt ikke har nogen mulighed for at forhindre i at opstå. Når et luftfartsselskab har overholdt alle lovpligtige check og vedligeholdelsesrutiner af et fly, og der på trods heraf opstår tekniske problemer i nær tilknytning til en planlagt flyvning eller under en flyvning, så vil der normalt være tale om en situation, som luftfartsselskabet i praksis ikke har mulighed for at forhindre. Intet luftfartsselskab kan på forhånd gætte sig til, hvor der vil opstå et problem næste gang – forudsat at man har overholdt alle forskrifter vedrørende vedligehold – og intet luftfartsselskab vil for at undgå tekniske problemer begynde at udskifte flydele (i blinde), som ikke umiddelbart står for at skulle udskiftes, for at minimere risikoen for, at der opstår tekniske problemer i fremtiden, idet det vil være noget nær umuligt at lykkes med dette. Derfor bør ordlyden i bilag 1 ændres, så punkt ii får følgende ordlyd;

”tekniske problemer, som ikke er en del af luftfartøjets normale drift, f.eks. konstatering af en defekt under inspektion af luftfartøjet før flyvningen eller 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”.

Samtidigt skal punkt 2, litra 1 ændres, så den får følgende ordlyd:

”tekniske problemer, som er en del af luftfartøjets normale drift, for eksempel et problem, der er konstateret under rutinevedligeholdelsen, eller som opstår, fordi denne vedligeholdelse eller øvrige inspektioner af flyet ikke er udført korrekt, og”

Det er af helt afgørende betydning, at bilag 1 omformuleres i overensstemmelse med ovenstående for at sikre, at luftfartsselskaberne ikke bliver de helt store tabere, når de reviderede regler træder i kraft.

Og endnu engang må SAS henlede opmærksomheden på, at formålet med kompensationsreglerne i sin tid var at adfærdsregulere luftfartsselskaberne og dermed sikre passagererne en fair retsstilling. Hvis reglerne accepteres i deres nuværende form, er man gået alt for vidt i sine bestræbelser på at sikre passagererne rettigheder, som ikke findes tilsvarende i nogen andre brancher, hvilket vil have store negative økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaberne og formentligt medvirke til endnu flere konkurser i en allerede yderst presset industri. Og dette scenarie er hverken passagerer, myndigheder, arbejdsgivere eller arbejdstagere tjent med.

SAS' bemærkninger til ændring af Forordning (EF) nr. 2027/97:



Art. 6a: SAS har allerede i dag en praksis, hvorefter vi erstatter skader på hjælpemidler herunder kørestole og andet mobilitetsudstyr i forhold til udstyrets værdi og genanskaffelsespris. Så umiddelbart er vi positive i forhold til dette ændringsforslag. Men som bestemmelsen er udformet, så er der ingen kontrol af den værdi, som passageren kan opgive for udstyr af denne slags. Og med den nuværende formulering risikerer luftfartsselskaberne derfor at blive tvunget til at erstatte for høje beløb. Der bør derfor indføres en mekanisme i bestemmelsen som sikrer, at et luftfartsselskab ikke kan blive tvunget til at erstatte et højere beløb, end den skadede genstands genanskaffelsespris.

SAS har på nuværende tidspunkt ikke yderligere bemærkninger til forslaget, men vi står gerne til rådighed for en nærmere diskussion af ovenstående, såfremt der måtte være behov herfor.”

Danske Handicaporganisationer (DH)

”DH har følgende bemærkninger:

Forordning (EF) nr. 2027/97:

Artikel 2

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 ”bevægelsehæmmet 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.

Side 75/112

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

Det er vigtigt, at forordningen præciserer, at procedurer for behandling af krav og klager skal gives i formater tilgængelige for personer med handicap. ”

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL)

”Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) takker for det fremsendte materiale vedrørende EU-Kommissionens forslag til ændring af forordning 261/2004 og forordning 2027/97.

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. Det er værd at bemærke, at formålet med den gældende forordning var at medvirke til en ændret adfærd hos luftfartsselskaberne, således at boardingafvisninger som følge af overbooking og såkaldt kommercielle aflysninger blev reduceret. Formuleringer og definitionsapparat i den gældende forordning har på centrale områder været så tilpas utydelige, at det har givet anledning til flere domstolsafgørelser, der markant har rykket ved balancen mellem luftfartsselskabets pligter og passagerens rettigheder. Efter Dansk Luftfarts opfattelse indeholder den gældende praksis en betydelig mangel på proportionalitet i luftfartsselskabets disfavør.

Vi bifalder, at Kommissionen på flere punkter tilstræber at genetablere en større grad af proportionalitet, herunder gennem et mere præcist definitionsappa-



rat, bedre proportionalitet mellem en forsinkelses varighed og krav på kompensation (artikel 6) samt forslaget til "positiv- / negativliste" i forhold til begrebet "usædvanlige omstændigheder" (bilag 1). Vi kan endvidere tilslutte os forslaget om et delvist forbud mod, at passagerer kan afvises til en returrejse, hvis udreisen ikke er anvendt ("no-show"-politik, artikel 4, stk. 4).

Selv om forslaget som nævnt indeholder positive elementer, er der fortsat grund til en vis bekymring på flere områder.

For det første foreslås det i en ny artikel 6a, at der ansvars- og kompensationsmæssigt skal ske en sammenkædning i forhold til ankomstforsinkelsen af det sidste ben på en sammenhængende rejse. Det foreslås herunder, at et feederselskab skal være kompensationsansvarlig overfor passageren, hvis ankomsten på det sidste ben overskrider en vis varighed. Det er vores opfattelse helt uproportionalt, og vil potentielt betyde, at feederselskaber fremover ikke ønsker at indgå i Interlineaftaler fordi kompensationens størrelse langt kan overstige rejsens pris. I sidste ende vil konsekvensen være et forringet produkt til ugunst for de rejsende, der blandt andet må forvente længere transfertid og manglende mulighed for gennemindcheckning af bagage. Noget tyder endvidere på, at bestemmelsen vil være i strid med Montreal-konventionen. Vi anbefaler, at der fra dansk side arbejdes for at bestemmelsen udgår.

For det andet finder vi det påkrævet, at der foretages en revurdering af kompensationsbeløbenes størrelse, såvel i forbindelse med "lange forsinkelser" som aflysninger. Kompensationsstørrelserne er ikke proportionale, og bør stå i bedre forhold til rejsens pris.

Kommissionens forslag i bilag 1 vedrørende "Usædvanlige Omstændigheder" er et positivt skridt på vejen. Men vi finder det helt afgørende, at luftfartselskabet ikke straffes for tekniske problemer, som man ikke med rimelighed har haft mulighed for at foregribe. Det er således også her vigtigt, at bestemmelserne ikke virker i retning af irrationelle og uproportionale handlinger. SAS har i sit høringssvar foreslået en ændring af teksten i bilag 1, punkt ii og til punkt 2 litra 1. Vi anbefaler, at der fra dansk side arbejdes for, at denne ordlyd indføres i Kommissionens tekst.

Varighed af følger virkninger i forlængelse af "usædvanlige omstændigheder" (artikel 5, stk. 3). 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.



Denne grundlæggende mangel på proportionalitet, som vi berører ovenfor, rejser også det helt principielle spørgsmål om potentiel negativ effekt på luftfartssikkerheden, blandt andet fordi der fremdyrkes en straffekultur. Dette spørgsmål bør seriøst overvejes i det videre arbejde overfor Kommissionen. Vi bemærker også, at samme problematik potentielt introduceres med forslaget i Artikel 2, litra l (diversions) og i forhold til ”følgevirkninger”, jf. ovenfor. Vi bemærker også, at netop kompensationsbeløbenes størrelse opfattes så økonomisk attraktive, at det giver anledning til fremkomsten af en kommerciel inddrivelsesindustri med en arbejdsform, der kan have sikkerhedsmæssig betydning.

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 visse selskaber 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 uproportionale krav til de mange aktører, der forholder sig positivt til reglerne. I disse situationer er det specielt vigtigt, at håndhævelsesbeføjelserne for de nationale organer, er indrettet til at sikre harmoniseret udmøntning af reglerne. 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 overfor aktører, der gentagne gange overtræder reglerne eller ignorerer afgørelser.

Udover ovennævnte bemærkninger, har SAS har i sit høringssvar 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. Vi er enige i disse bemærkninger, og anbefaler, at der fra dansk side også arbejdes for at disse indarbejdes i forslaget.

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.

BDL står naturligvis til rådighed i den videre proces. Bemærkningerne afgives også på vegne af DI Transport.”

Dansk Musiker Forbund

EU Kommissionen udsendte 14. marts 2013 forslag til ændring af regulations 261/2004/EC og 2027/97/EC om flypassageres rettigheder. Forslaget adresserer for første gang de specielle problemer for professionelle musikere, der fore-



tager flyrejser med deres musikinstrumenter. Kort fortalt forpligter forslaget under visse betingelser luftfartsselskaberne til at acceptere små instrumenter i passagerkabinen, og til at tydeliggøre deres regler med hensyn til transport af større instrumenter som indchecket baggage.

Forslagene behandles nu i EU Parlamentet og Rådet.

Det betyder uendelig meget for professionelle musikere, at deres instrumenter kan transporteres betryggende, og Kommissionens forslag et vigtigt skridt i den rigtige retning. Vi har dog fra Dansk Musiker Forbunds side et par små, men vigtige ændringsforslag, der efter vores opfattelse er nødvendige, for at de nye regler får den tiltænkte effekt, og vi håber, at den danske regering vil arbejde for at bringe de nye regler det sidste afgørende stykke vej:

1 Transparens (art. 6e (1) sidste punktum)

En væsentlig mangel ved teksten er, at den giver flyselskabet ret til at bestemme, at et musikinstrument skal udgøre en del af passagerens tilladte håndbaggage, og således ikke vil kunne medbringes i tillæg til denne. Nogle flyselskaber kan være særdeles strikse vedrørende antallet af stykker håndbaggage. Flyselskabet vil fx kunne bestemme at en violin ikke vil kunne medbringes sammen med en håndtaske. Vi foreslår derfor sidste sætning formuleret:

"When the passengers' hand luggage allowance includes more than one piece, the air carrier may determine that a musical instrument shall form part of such allowance and not be carried in addition to it."

2 Fritagelse for ekstra lufthavsskat ved køb af ekstra sæde (art. 6e, (2))

I tilfælde af et ekstra sæde skal købes til fx en cello, bør billetten være undtaget fra betaling af skat – i det mindste lufthavnskat, forudsat det er foreneligt med nærhedsprincippet. Vores ændringsforslag er markeret med fed:

“Where a musical instrument is too large to be stowed safely in a suitable baggage compartment within the cabin or under an appropriate passenger seat, an air carrier may request the payment of a second fare where such musical instruments are carried as hand luggage on a second seat. **Such additional fare shall not be subject to the payment of (airport) taxes.** Where a second seat is purchased an air carrier should make reasonable efforts to seat the passenger and the musical instrument concerned together.”



3. Instrumenter i lastrummet (art. 6e (2))

Forslaget medfører, at store instrumenter skal transporteres (hvor muligt) "i en opvarmet del af et luftfartøjs lastrum ". Efter vores opfattelse bør instrumentet-kassen også afmærkes på en klar og synlig måde, for at informere personalet på jorden om at de skal behandle kassen med passende omhu. Vores ændringsforslag er markeret med fed:

"[...] Where available and if requested, musical instruments shall be carried in a heated part of an aircraft cargo hold subject to applicable safety rules, space constraints and the technical specifications of the aircraft concerned. **The air carrier shall mark such instruments with specific tags in order to ensure that they will be handled with adequate care.** An air carrier shall clearly indicate in its terms and conditions the basis on upon which musical instruments will be transported and the applicable charges."

4. Musikinstrumenter som professionelle værktøjer (betragtning (29))

Betragtning (29) bør suppleres med en henvisning til musikinstrumenter som professionelle redskaber, uden hvilke professionelle musikere - hvis karriere i vid udstrækning er afhængig af mobilitet - ikke er i stand til at arbejde. Vores ændringsforslag er markeret med fed:

"(29) Professional musicians can't work without their own, personal musical instrument, which can be of a high monetary and artistic value. They are also subject to a constant obligation of mobility. Musical instruments should **therefore**, as far as possible, be accepted as baggage within the passenger cabin and, where this is not possible, should where possible be carried under the appropriate conditions in the cargo compartment of the aircraft. Regulation (EC) No 2027/97 should be amended accordingly."

Forbrugerrådet

"Forbrugerrådet har modtaget ovennævnte høring af 21. marts 2013 og skal hermed bemærke følgende. For overskuelighedens skyld vil forordning 261/2004 nedenfor blive benævnt som passagerrettighedsforordningen og forordning 2027/97 som Montrealkonventionen.

Forbrugerrådet har noteret sig, at forslaget om passagerrettigheder på nogle punkter indebærer en udvidelse af passagerrettighederne, men bemærker samtidig, at forslaget også på nogle afgørende punkter indebærer forringelser, der gør, at vi ikke som helhed kan støtte det eksisterende forslag. Der drejer sig især om:



- Begrænsning af flyselskabernes omsorgsforpligtelse således at der maksimalt dækkes for 3 nætter og 100 euro pr. nat.
- At retten til omlægning til andre flyselskaber ikke skal tilbydes ved førstgivne lejlighed.
- Forringelsen af retten til kompensation efter Sturgeon-dommen ved lange forsinkelser.
- Definitionen af ”usædvanlige omstændigheder”.
- At der ikke er større fokus på strengere sanktioner over for flyselskaberne ved forordningsovertrædelser..

Dette uddybes nedenfor.

Montrealkonventionen

Forbrugerrådet bemærker i forhold til Montrealkonventionen, at der lægges op til, at den såkaldte PIR rapport fremover vil kunne danne basis for en klage til flyselskabet. Forbrugerrådet skal udtrykke tilfredshed hermed, da dette vil hjælpe gevaldigt på de problemer der opstår, som følge af flyselskabernes anvendelse af urimelige korte klagefrister. Forbrugerrådet bemærker at der også lægges op til, at håndhævelse af Montrealkonventionen henlægges til de nationale håndhævelsesorganer efter passagerrettighedsforordningens artikel 16, og skal henvise til nedenfor nævnte bemærkninger under passagerrettighedsforordningen herom.

Forbrugerrådet har ingen øvrige bemærkninger til forslag til ændring af Montrealkonventionen.

Generelt vedrørende passagerrettighedsforordningen.

Forbrugerrådet er i udgangspunktet tilhænger af, hvad der omtales som løsningsmodel 3, dog med modifikationer således at bedre og strengere håndhævelse følges af forbedrede rettigheder.

Vi anerkender, at nogle af de ændringsforslag, der stilles, indebærer en udvidelse af passagerrettighederne, f.eks. om forenklingen af retten til forplejning, forsinkelser på forpladsen og fri adgang til at klage til sit klageorgan i hjemlandet. Der er dog nogle grundlæggende forslag til ændringer, som efter Forbrugerrådets opfattelse vil være ødelæggende for den tillid, der bør være til flyselskaberne. På væsentlige punkter indebærer forslaget således en forringelse af de grundlæggende rettigheder opnået efter den nugældende forordning.



Det vigtigste må være at sikre, at passagerne kan have tillid til at flyselskaberne overholder indgåede aftaler, således at passagerne kan nå til deres bestemmelsessted i tide. Sker dette ikke eller opstår der situationer som forsinker eller forstyrrer rejsen, skal den rejsende kunne have fuldstændig tillid til, at flyselskabet tager hånd om passageren. Det betyder, at flyselskabet hurtigst muligt skal sørge for at ombooke for at få passageren frem i tide og samtidig i visse tilfælde kompensere for den tabte tid. Der bør således ikke være mulighed for, at flyselskaberne kan have en interesse i at enten aflyse, forsinke eller foretage tidsændringer til deres fordel, og såfremt dette sker, bør flyselskaberne give passageren kompensation.

Vi skal her pege på, at rettighederne bør være så enkle og overskuelige som muligt, og det skal være let som passager at anvende dem og endelig få dem gennemført over for flyselskabet. Vi er enige med Kommissionen i, at luftfartselskaberne ofte har undladt at opfylde de rettigheder, som passagerer har efter forordningen, og at reglerne bør sikres ensartet fortolkning og at effektiv håndhævelse skal fremmes. Lette regler og en ensartet fortolkning og håndhævelse vil tillige sikre bedre konkurrencevilkår i branchen. Reglerne bør derfor sikres en vis automatisering, således at det ikke længere er op til flyselskaberne at skønne hvornår de ønsker at efterleve reglerne. Sker denne forenkling vil der tillige kunne spares markant på de administrative omkostninger ved behandling af kundeklager, udbetalinger, fortolkningstvivil mv. hos flyselskaberne.

Forbrugerrådet skal blandt andet pege på, at forskellige kilometer, tidsangivelser og hændelser i dag giver en flerhed af forskellige rettigheder. Én enkel og simpel tids- og kilometerangivelse vil forbedre forståelsen betragteligt og gøre det væsentligt nemmere for passagerne, at gøre deres krav gældende overfor flyselskabet.

På baggrund af ovenstående skal Forbrugerrådet uddybende komme med følgende bemærkninger til de overordnede forslag til ændringer.

Definition på "usædvanlige omstændigheder"

Særligt reglerne om manglende betaling af kompensation med henvisning til usædvanlige omstændigheder, og selve begrebet "usædvanlige omstændigheder" har voldt store problemer i dagligdagen for både forbrugere og flyselskaber. Vi opfatter usædvanlige omstændigheder som identisk med begrebet force majeure. Dette juridisk begreb er ikke præcist defineret, og en ikke-udtømmende opstilling af omstændigheder jf. forslagetets bilag 1. giver ikke større klarhed eller gør det nemmere for forbrugerne at opnå deres ret til kompensation.



Force majeure/usædvanlige omstændigheder foreligger efter Forbrugerrådets opfattelse ikke under normale forekommende situationer. Således forekommer det rigtigt at f.eks. kun Askeskykriser findes under denne definition.

Forbrugerrådet mener bestemt ikke at tekniske problemer eller en skjult defekt som opdages udenfor rutinevedligeholdelsen, medfører at der er tale om usædvanlige omstændigheder. Vejrforhold som f.eks. sne eller is i de fleste lufthavne om vinteren kan heller ikke være usædvanlige omstændigheder. Således vil dagligdags/normale forekommende problemer mv., herunder tekniske som vejrmæssige, som nødvendigvis opstår som led i at være flyselskab, ikke være usædvanlige omstændigheder.

Forbrugerrådet skal foreslå, at det præciseres i bestemmelsen, at der skal være tale om decideret force majeure, førend selskabet kan undgå at udbetale kompensation. Samtidig kan det i en evt. liste bemærkes hvad der normalt anses for force majeure, f.eks. askeskyer, naturkatastrofer og terrorisme mv.

Forbrugerrådet mener, at det er helt nødvendigt at følgende af de i bilag 1 nævnte situationer helt bør fjernes fra listen: nr. ii, iv, v, vi og vii. Samtidig bør det præciseres, at naturligt forekommende situationer ikke er usædvanlige omstændigheder.

Retten til kompensation i tilfælde af lange forsinkelser

Forbrugerrådet anser det for positivt, at der gøres forsøg på at forenkle reglerne vedrørende kompensation ved lange forsinkelser iht. Sturgeon dommen og samtidig at der indføres en eksplicit ret til kompensation ved lange forsinkelser. Forbrugerrådet bemærker dog, at forslaget ikke anvender Sturgeon-dommens angivelse af en 3 timers grænse – for såvel rejser inden for som uden for fælleskabet – som afgørende for opnåelse af kompensation. 3 timers reglen er i øvrigt allerede almindelig kendt og udbredt blandt forbrugerne og en ændring heraf vil medføre endnu mere forvirring om retstillingen.

En enkelt tidsangivelse uden sammenhæng til evt. rejseafstande vil gøre reglen lettere at anvende i dagligdagen og Forbrugerrådet er ikke af den opfattelse, at en opretholdelse af 3 timer iht. Sturgeon dommen vil medføre flere aflysninger. Dette gælder særligt ikke når der samtidig gives en ubetinget ret til ombooking ved andre flyselskaber i tilfælde af aflysninger og forsinkelser.

Forbrugerrådet anser forslaget for en væsentlig forringelse og retten til kompensation efter 3 timer bør opretholdes. Dette skal særligt ses i lyset af at forbrugerne i dag er blevet vant til denne betegnelse og denne er blevet almindelig anerkendt og udbredt viden.



Retten til omlægning af rejsen

De nugældende regler giver passageren ret til omlægning/ombookning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til det endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed. Det er alene flyselskabernes fortolkning og nuværende anvendelse af reglerne, der har medført at passagerne ikke omlægges/ombookes til andre selskabers fly ved førstgivne lejlighed.

Det er Forbrugerrådets opfattelse, at omlægning under sammenlignelige betingelser ved førstgivne lejlighed medfører, at flyselskaberne – når de skal tilbyde omlægning/ombookning – skal give mulighed for at flyve med andre selskabers fly ved førstgivne lejlighed, (sidstnævnte forstået som det første fly med ledige pladser, der flyver til den oprindelige aftalte destination). Så vidt Forbrugerrådet er bekendt med er det også gældende praksis i Danmark.

Forbrugerrådet anser det således for en væsentlig forringelse af gældende regler, at der ikke gives mulighed for omlægning ved førstgivne lejlighed ved et hvilket som helst selskab. Dette bør præciseres og opretholdes i forhold til nuværende forordning.

Sker dette ikke må det i det mindste fremgå, at ombookning skal ske til førstgivne lejlighed, eller et efter passagerens eget ønske til tidspunkt, efter de 12 timer.

Ikke-opnået tilslutningsforbindelse

Forbrugerrådet anser ændringsforslaget vedr. ikke opnået tilslutningsforbindelse for positivt, men mangler uddybning på i hvilke situationer det gælder. Særligt kan peges på, at det bør uddybes, hvilket selskab der har forpligtelsen til at hjælpe i tilfælde af codeshareflyvninger, f.eks. hvor købet er foretaget hos SAS men det er Lufthansa der foretager den tekniske flyvning.

Det er ikke nok at selskabet kun forpligtes i henhold til deres egne indgåede befordringskontrakter. Oplyser passageren, at det er vigtigt, at denne når frem til sit bestemmelsessted i henhold til aftalen på et givent tidspunkt til flyselskabet eller holder på, at flyselskabet skal honorere sin oprindelige aftale med passageren (f.eks. fordi de skal nå et bestilt tilslutningsfly eller krydstogt) bør dette selskab, særligt i disse tilfælde gøre alt for at få passageren frem i tide. Har selskabet ikke gjort alt hvad der stod i deres magt – f.eks. at ombooke til førstgivne lejlighed i henhold til artikel 8 jf. også foroven, bør selskabet forpligtes til at dække det eventuelle erstatningskøb eller andre tab som passageren måtte lide som resultat af forsinkelsen.

Forbrugerrådet bemærker, at en sådan praksis i øvrigt ses anerkendt ved det statslige Forbrugerklagenævn.



Ændret tidsplan.

Det er Forbrugerrådets vurdering, at det er meget ofte, at passagerne oplever at få ændret deres rejseplaner, i mange tilfælde også ganske væsentligt, og dette mere end to uger forud for afrejse. Ganske ofte sker dette en måned før afrejse og på et sådant tidspunkt, hvor passageren har svært ved, at omordne sig de ændrede rejsevilkår f.eks. fordi der allerede er booket og betalt hoteller, billeje mv.

Forbrugerrådet mener, at ændringer i op til to måneder før afrejse bør give samme rettigheder som passagerer der rammes af forsinkelse. Samtidig bør det også være sådan, at væsentlige ændringer i forhold til den oprindelige aftale altid vil give passageren mulighed for refusion af den fulde købspris.

Delvist forbud mod "no-show" -politik.

Forbrugerrådet anser det for positivt, at der endelig tages stilling til det urimelige i den såkaldte "no-show" regel, men finder det uacceptabelt, at der ikke er tale om et fuldstændigt forbud. Passagerne har betalt for en fuld billet i henhold til aftalen med flyselskabet og dette gælder alle direkte som indirekte rejser og ben i rejsen. Forbrugerrådet skal tillige bemærke, at en sådan regel efter vores opfattelse efter dansk retspraksis ikke kan gøres gældende overfor passagererne. Forbrugerrådet anser det desuden slet ikke for et konkurrenceproblem, da et fuldstændigt forbud efter vores opfattelse ikke vil medføre begrænsninger i udbuddet af billigere indirekte flyvninger, tværtimod. Reglen må alene ses som en mulighed for selskabet til, til stadighed, at overbooke flyene og opnå dobbeltbetaling for sæderne.

Forbrugerrådet anser et sådan aftaleforhold for fuldstændig urimeligt og der bør indføres et fuldstændigt forbud mod "no-show" reglen.

Retten til information.

Forbrugerrådet bemærker, at det præciseres at flyselskaberne har en eksplicit forpligtelse til at informere passagerne om deres rettigheder. Som reglerne er i dag skal flyselskaberne informere passagerne om deres rettigheder i hver enkelt situation. Dette sker som oftest ved at flyselskaberne eller dennes repræsentanter giver en kopi af forordningen eller en af den af Kommissionens udarbejdede pjece.

Dette sikrer desværre ikke at passageren forstår eller kan gøre sig bekendt med hvad der gælder præcis af regler for det som passageren er ude for i den konkrete situation. Selvom Forbrugerrådet er positiv over for at det foreslås at intensivere informationen til passagerne, så er dette ikke tilstrækkeligt.



Til trods for gældende regler er det nemlig begrænset, hvor meget flyselskaberne i dag har motivation til at informere som de bør efter forordningen. Flere undersøgelser som Forbrugerrådet har foretaget bekræfter dette.

Der er således brug for at sikre, at passagererne får korrekt information om deres rettigheder på det tidspunkt, hvor de har brug for den. Det bør således være sådan at flyselskabet selv eller via deres repræsentant i lufthavnen, giver en individuel forklaring og målrettet information til hver enkelt passagerer, som dette er tiltænkt efter forordningen, på tidspunktet for meddelelsen om eller ved forsinkelsen, aflysningen eller denied boarding. Sker dette ikke, bør selskabet mødes med sanktioner i form af mærkbare bøder.

Forbrugerrådet skal derfor foreslå, at det kommer til at fremgå tydeligt, at flyselskabet har en forpligtelse til at informere passagerer, der oplever en forsinkelse, aflysning eller denied boarding mv., om deres specifikke rettigheder i den specifikke situation og at evt. manglende efterlevelse vil medføre mærkbare sanktioner mod selskabet.

Sanktionering/håndhævelse og klagesystemet

I dag er det et stort problem at mange nationale klageorganer ikke håndhæver eller sanktionerer på en ordentlig måde. Dette kan være fordi de ikke fortolker ens i alle lande men også fordi de nationale organer i medlemsstaterne ikke er tildelt ordentlige kompetencer hertil (eller anvender de kompetencer de er blevet givet). I mange lande er der således ikke i forordningens otteårige levetid givet en eneste bøde eller anden sanktion for overtrædelse. Dertil kommer, at da selskaberne ikke er bundet af afgørelserne, er der mange selskaber, der vælger ikke at følge dem. Dette er i klar strid med forordningens regler herom i artikel 16.

Der bør derfor træffes foranstaltninger mod flyselskaber, der ikke efterlever forordningen og der skal være sanktioner, der er effektive og afskrækkende. Det økonomiske incitament skal sikre at flyselskaberne overholder reglerne. De nationale klageorganer, der er udpeget til at varetage denne opgave, bør gives mulighed for at give administrative bøder samtidig med, at det sikres at luftfartsselskaberne er bundet af klageorganernes afgørelse. På denne måde sikres også forbrugernes tillid til reglerne.

Forbrugerrådet er positivt indstillet over for en opsplitting af klagestrukturen således, at der oprettes et organ der sørger for håndhævelsen og et organ, der behandler klager fra passagerer. Forbrugerrådet ser det også for særligt positivt at forslaget lægger op til at passageren kan klage i sit hjemland eller et hvilket som helst klageorgan oprettet efter artikel 16a over en overtrædelse i en hvilken som helst lufthavn beliggende på en medlemsstats område. Forslaget vil efter



Forbrugerrådets opfattelse betyde større fokus på efterlevelse af reglerne end tilfældet er i dag og give passagerne en væsentligt bedre klageadgang.

Side 86/112

Forbrugerrådet skal, når det kommer til den danske gennemførelse af reglerne, pege på det umiddelbare fornuftige i at samle alle klager over rejser i et samlet rejseankenævn, således at et sådan nævn vil behandle alle klager vedrørende såvel pakkerejser som flyrejser. Dette vil væsentligt forenkle klagestrukturen og gøre det betydeligt lettere for passagerne. Samtidig vil det sikre en ensartet praksis og dermed også lige konkurrencevilkår på tværs af rejsebranchen. Forbrugerrådet skal pege på, at et sådant samlet klagænævnt kunne overvejes at lægges i det allerede etablerede rejseankenævnt under Rejsegarantifondsloven. Forbrugerrådet anser det for essentielt at forbrugerne uanset udformningen af klagænævnt har en plads i dette nævn.

Det bør også fremgå af reglerne, at de nationale klage- og håndhævelsesorganer offentliggør samtlige kendelser og afgørelser mod flyselskaberne, således at der skabes offentlighed om flyselskabernes efterlevelse af reglerne og kendskab til relevant praksis fra klageorganerne.

Forbrugerrådet mener det bør præciseres, at sanktioner og håndhævelsen skal skærpes med det nye forslag. Og dertil at det specifikt i national lovning som udmøntning fremgår, at der bør kunne gives administrative bøder af håndhævelsesmyndighederne samt at dette kan ske ved såvel enkeltovertrædelser som ved en flerhed af overtrædelser.

Begrænsning af omsorgsforpligtelsen.

Forbrugerrådet finder det uacceptabelt, at flyselskabernes ansvar i tilfælde af usædvanlige omstændigheder kan begrænses til 3 nætter af 100 euro pr. nat. Under askeskykrisen var passagerne strandet i mange dage og nætter og priserne for hoteller og alternative rejseformer steg markant i perioden. Forbrugerrådet frygter, at strandede passagerne i en lignende situation kommer til at stå helt uden mulighed for overnatningsmuligheder og forplejning, og i værste fald kan blive efterladt på gaden.

Usædvanlige omstændigheder som askeskyen sker forholdsvis sjældent og de daglige forsinkelser og aflysninger andrager normalt ikke i nærheden af de store omkostninger. Det er derfor særligt i disse usædvanlige situationer at passagerne er mest udsatte og har størst behov for hjælp.

Indførelsen af begrænsningen vil også betyde at flyselskaberne mister motivationen til at få passageren hjem så hurtigt som muligt. Forbrugerrådet bemærker dette, til trods for, at der også foreslås indført en ret til ombookning til andre fly efter 12 timer, da der ikke i forslaget er angivet om denne ret betyder ombookning ved førstgivne lejlighed. Forbrugerrådet skal tillige pege på, at det



for passagerer der befinder sig i fjerne egne eller steder, hvor der kun er ganske få afgang, kan få uoverskuelige konsekvenser hvis der indføres en begrænsning.

Forbrugerrådet mener ikke at flyselskaberne ansvar skal begrænses men bør opretholdes som eksisterende.

Øvrige bemærkninger.

Et af hovedproblemerne under askeskykrisen var, at passagererne blev kastebold mellem de forskellige aktører under rejsen. Havde den rejsende f.eks. købt en pakkerejse, blev denne (af danske arrangører i hvert fald) hjulpet af arrangøren og der blev draget omsorg for den rejsende. Havde den rejsende købt direkte hos flyselskabet blev denne hjulpet i et vist omfang af det pågældende selskab, selvom der i visse tilfælde var problemer ved codeshare.

Havde den rejsende derimod købt en såkaldt flight-only af en rejseformidler, blev denne kastebold mellem flyselskab og formidler, hvor ingen påtog sig det direkte ansvar.

Et andet problem, som også blev tydeligt under askeskykrisen, var ved situationer hvor forordningen giver forbrugeren et valg, f.eks. mellem refusion og omlægning af rejsen jf. artikel 8. Realiteten er i dag at dette sjældent bliver efterlevet af flyselskaberne, og forbrugeren får som oftest kun muligheden for refusion.

Et tredje af erfaringerne herunder også fra askeskykrisen var mellemkomsten af gebyrer/afgifter for efterlevelse af forordningen. Her tilpligtes passagererne, at betale et gebyr på 2 euro for at flyselskabet vil efterleve reglerne.

Forbrugerrådet skal derfor stærkt opfordre til, at reglerne tilrettelægges således,

- a. At den juridiske og økonomiske byrde påhviler flyselskabet, men at det er den direkte aftalepart, f.eks. pakkerejsearrangøren eller formidleren, som den rejsende kan holde sig til. Således bør den rejsende kunne rejse sit krav overfor rejseformidleren eller arrangøren og få sin kompensation mv. herfra. Arrangøren eller formidleren må så derefter rette sit krav/få løst det økonomiske mellemværende med flyselskabet.
- b. At hvor der er et frit valg for passageren i forordningen, at det understreges at det er et valg som **passageren** har.
- c. At der ikke bør være mulighed for at opkræve gebyrer eller afgifter for efterlevelse af reglerne.



Forbrugerrådet har i øvrigt ikke hermed taget endelig stilling til de konkrete udformninger af artikelforslagene, men står gerne til rådighed i forhold til ideer og formuleringer af ovenstående hovedbetragtninger.”

Side 88/112

9. Generelle forventninger til andres landes holdninger

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger, da substansbehandlingen i Rådsarbejdsgruppen endnu ikke er påbegyndt.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder det afgørende 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 afgørende 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. 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 har administreret reglerne ens i hele EU. Regeringen støtter derfor Kommissionens forslag, der søger at balancere disse hensyn.

Regeringen støtter ligeledes forordningsforslagets overordnede formål om at sikre en mere ensartet administration medlemsstaterne imellem og derved håndhæve passagerrettighederne for luftfarten ens i EU's medlemsstater. Regeringen er enig i, at dette kan opnås ved bl.a. at gøre reglerne klarere og enklere.

Regeringen støtter derfor også, at der i forslaget søges at tydeliggøre en række centrale principper som f.eks. 'ekstraordinære omstændigheder', som har givet anledning til mange tvister mellem luftfartsselskaberne og passagererne.

Et væsentligt element i denne balancegang er, efter regeringens opfattelse, at omkostningerne for luftfartsindustrien ikke medfører, at luftfartsselskaberne agerer på en sådan måde, at flysikkerheden bliver forringet.

Regeringen støtter derfor Kommissionens definition af usædvanlige omstændigheder, f.eks. hvor det i bilag 1 er angivet, at tekniske problemer, som ikke er en del af luftfartøjets normale drift, kan anses som usædvanlige omstændigheder. Herved får luftfartsselskabet ikke et incitament til at foretage flyvningen på trods af tekniske fejl for at undgå kompensation ved forsinkelser eller aflysninger.



Regeringen noterer sig, at erfaringerne fra askeskyen i 2010 er taget med i forslaget. Som reglerne er i dag, skal luftfartsselskaberne betale for hotelindkvartering af passagererne på ubestemt tid. Forslaget begrænser det til 3 dage, og dermed sikres balancen mellem forbrugerrettigheder og hensyn til luftfartsselskaberne.

Regeringen støtter ligeledes Kommissionens forslag om, at forsinkelsen skal være på mindst 5 timer, før den udløser kompensation især under hensynstagen til den finansielle indvirkning for flytransportsektoren og den generelle økonomiske afmatning i luftfartsbranchen.

Kommissionens forordningsforslag angiver, at ved en ikke opnået tilslutningsforbindelse, er det det luftfartsselskab, der var årsag til forsinkelsen, der skal yde kompensation for hele rejsen, hvor tilslutningsflyene er en del af en enkelt befordringskontrakt. Regeringen kan tilslutte sig dette forslag, da det pågældende luftfartsselskab i så fald har forpligtet sig til og er bekendt med den planlagte flyforbindelse, samt da luftfartsselskaberne stadig har ret til at dele omkostningerne indbyrdes.

Regeringen finder det tilmed ønskeligt, at de nationale håndhævelsesorganer får mulighed for at træffe afgørelser i klagesager vedrørende eventuel kompensation til passagerer ved et luftfartsselskabs forsinkelse eller aflysning. Efter de nugældende regler og i det foreliggende forslag kan de nationale håndhævelsesorganer udelukkende afgive en udtalelse, som klageren selv skal indbringe for domstolene, hvis luftfartsselskabet ikke følger udtalelsen.

Regeringen finder det i den forbindelse ligeledes ønskeligt, at de nationale håndhævelsesorganer kan træffe passende foranstaltninger over for luftfartsselskaber, som ikke følger håndhævelsesorganets afgørelser, herunder at indbringe luftfartsselskabet for domstolene samt – ved gentagne tilsidesættelser af håndhævelsesorganets afgørelser – at fratage luftfartsselskaber landingstilladelser eller lignende.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg. Europaudvalget har modtaget grund og nærhedsnotat d. 17. april og supplerende grund- og nærhedsnotat d. 8. maj 2013.



Dagsordenspunkt 6: Forslag til direktiv om ændring af direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i Fællesskabet

KOM(2013)195

1. Resumé

Formålet med ændringen af direktivet er at justere de harmoniserede regler for vægte og dimensioner af tunge køretøjer i international trafik samt regler for dimensioner i national trafik. Direktivet vedrører busser og lastbiler samt disses påhængskøretøjer (påhængs- og sættevogne).

Forslaget gør det primært muligt, at lastbiler og vogntog bliver lidt længere fortil og bagtil, hvis længdeforøgelsen skyldes aerodynamisk udstyr, der giver bedre energieffektivitet, ligesom det for lastbilerne giver bedre udsyn til bløde trafikanter og en længere deformationszone, der nedsætter skaderne på modparten i tilfælde af et sammenstød. En lille justering i kravene til længde gør det også muligt at transportere de stadig mere populære 45 fods-containere, der typisk ankommer med skib.

Forslaget fastlægger endvidere krav om, hvor ofte lastbiler/busser skal kontrolleres for overlæs, samt overordnede regler for sanktioner i forbindelse med overlæs.

Endeligt angiver forslaget, at modulvogntog må krydse en landegrænse.

Sagen skønnes at skulle forelægges Folketingets Europaudvalg til tidligt forhandlingsoplæg.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM(2013) 195 af 15. april 2013 fremsendt forslag om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 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. Forslaget er samme dato oversendt til Rådet i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 91 i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmetode (TEUF). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294, hvor Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Siden 1985 (direktiv 85/3/EØF) har der af hensyn til den indbyrdes konkurrence mellem medlemsstaterne været fastsat regler om vægte og dimensioner og international transport – samt regler om dimensioner i national transport.



3. Formål og indhold

Forslaget er fremsat som en ændring af det nugældende direktiv 96/53/EF fra 1996. Med Direktiv 96/53/EF blev det bl.a. muligt, at de dengang nye EU-medlemsstater, Sverige og Finland, kunne fortsætte deres nationale ordninger med ekstra lange vogntog på betingelse af, at de også tillod kørsel med modulvogntog.

Formålet med ændringen af direktivet er at justere de harmoniserede regler for vægte og dimensioner af tunge køretøjer i international trafik samt regler for dimensioner i national trafik. Direktivet vedrører busser og lastbiler samt disses påhængskøretøjer (påhængs- og sættevogne).

Forslaget indeholder følgende ændringer:

- Det skal være muligt at anvende køretøjer med bedre aerodynamik og dermed bedre energieffektivitet, idet der tillades en vis længdeforøgelse, hvis denne alene skyldes aerodynamisk udstyr, der ikke giver større lastelængde. Ændringen muliggør altså billigere transport.
- En længdeforøgelse foran på en lastbil muliggør udover bedre aerodynamik også, at der tilvejebringes en deformationszone, som giver større sikkerhed ved påkørsler, ligesom der bliver mulighed for bedre udsyn, hvilket er vurderet til årligt at kunne redde 400 bløde trafikanters liv på EU-plan. Dette er et forslag, som Danmark har opfordret Kommissionen til at indføre.
- Forslaget indebærer mulighed for at øge vægten for hybrid- og elkøretøjer, så disse – på trods af at de grundlæggende er lidt tungere – kan få cirka samme lasteevne som traditionelle køretøjer.
- Det skal være muligt at transportere de lidt længere 45 fods-containere, når transporten indgår som led i en intermodal transport (hvor containeren under sin transport også er blevet transporteret af skib eller tog).
- Forslaget indeholder krav om, hvor ofte lastbiler/busser skal kontrolleres for overlæs for hver 2.000 kørte km, samt overordnede regler for sanktioner i forbindelse med overlæs. Derudover skal myndighederne i de enkelte medlemslande udveksle oplysninger om konstaterede overtrædelser af reglerne. Der er ikke i det nuværende direktiv fastsat regler vedrørende omfanget af kontrol samt sanktioner i den forbindelse.
- Forslaget beskriver to forskellige kontrolmetoder; enten kontrol ved hjælp af automatiske systemer anbragt i vejene [weigh-in-motion] eller egenkontrollsystemer på køretøjerne, som kan sende vægtoplysninger til myndighederne.
- Endelig giver forslaget mulighed for, at modulvogntog må krydse én landegrænse, hvis nabolandene aftaler denne mulighed. Der må dog ikke under transporten krydses mere end én landegrænse. Hidtil har direktivet ikke in-



deholdt regler om modulvognstogs krydsning af landegrænser, hvorfor der har været forskellig tolkning af, om direktivet tillader grænseoverskridende transport med modulvognstog.

Side 92/112

I forslaget benyttes en todelt fremgangsmåde:

- 1) De grundlæggende bestemmelser fastlægges af Europa-Parlamentet og Rådet i et (ændrings)direktiv.
- 2) De nærmere tekniske krav til aerodynamisk udstyr og godkendelse af dette vedtages derefter af Kommissionen efter princippet for delegerede retsakter (og dermed ikke efter princippet for gennemførselsretsakter). Tilsvarende gælder for kravene til eventuelle vejeanordninger på et køretøj, der kan sende oplysning om køretøjernes vægt direkte til myndighederne.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger ikke endnu.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen fremfører, at målene for dette direktiv ikke kan opfyldes af medlemsstaterne alene på grund af direktivets omfang og virkninger (påvirkning af den internationale konkurrence), og at målene bedre nås på EU-plan. Kommissionen kan derfor træffe de nødvendige foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. Endvidere går direktivet ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål, jf. proportionalitetsprincippet i samme artikel.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da det drejer sig om en justering af eksisterende fælles regler. Derudover omhandler forslaget i høj grad grænseoverskridende transport, der bedst reguleres på EU-niveau.

6. Gældende dansk ret

Reglerne om vægt og dimensioner findes i Trafikstyrelsens bekendtgørelse nr. 577 af 6. juni 2011 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk. Bekendtgørelsen har hjemmel i Færdselsloven.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil afstedkomme justeringer af bekendtgørelsen om vægt og dimensioner.



Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Side 93/112

Forslaget forventes at have betydelige statsfinansielle konsekvenser, idet kravene til kontrol af overlæs på lastbiler vil kræve enten yderligere politikontrol, indførelse af system til modtagelse af signaler udsendt fra lastbilerne eller montering af systemer på vejene, der automatisk kan veje bilerne, når de kører forbi (weigh-in-motion).

Forslaget vil gøre det muligt at bygge lastbilførerhuse med bedre udsyn til gavn for de bløde trafikanter. Den forøgede sikkerhed er vurderet til at kunne reducere antallet af dræbte med 400 årligt på EU-plan.

Regeringen vil foretage en nærmere vurdering af de statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport samt en række øvrige interessenter med høringsfrist den 1. maj 2013. Følgende høringssvar er modtaget:

Forbrugerrådet:

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til Kommissionens forslag til revision af direktiv om vægt og dimensioner for lastbiler mv. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Sund & Bælt:

Sund & Bælt har ikke bemærkninger til direktivet. Vi skal dog generelt bemærke, at forslaget forventes at medføre (begrænsede) udgifter til justering af de tekniske installationer i vores betalingsanlæg, ligesom det giver anledning til overvejelser omkring priser for lastbiler, der overskrider de 20 meter pga af de angivne forhold. Vi har grundet den korte frist dog ikke kunne beregne hvilken effekt, forslaget reelt vil betyde i den henseende.

Danske Havne:

Kommissionen har 15. april foreslået en ændring af direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet.

Danske Havnes mener at forslaget, COM(2013) 195 final, først og fremmest vil tilpasse europæiske regler til markedsudviklingen og teknologien i godstransport.



45 fods skibscontainere er blevet en markedsstandard for interkontinental godstransport og bør derfor ikke betragtes som særtransport med særlig dispensation ved vejtransport. Derfor foreslås en forlængelse af køretøjerne med 15 cm, hvilket vil lette den intermodale godstransport.

Vedr. punkterne 12 til 17 samt artikel 12 vedr. kontrolinstans.

Kommissionens forslag vil indføre regler for harmonisering af kontrol og håndhævelse af reglerne for køretøjs vægt og dimensioner og forhindre konkurrenceforvridning på tværs af medlemslandene. I det foreslåede vil afskiberen gøres medansvarlig i tilfælde af, at der er forskel mellem faktisk vægt og vægt angivet i dokumenterne for en skibscontainer.

Danske Havne hilser velkomment, at der kommer fokus på fælles EU regler om kontrol med overlæs og det er vigtigt, at ansvaret for overlæs pålægges alle, der kan være ansvarlige for fx en containers faktiske vægt.

I Danske Havnes optik er intermodal transport nøgleord i forslaget.

Nærskibstransporten er i skarp konkurrence med landtransporten. Der bør være væsentlig sikkerhed for, at forslaget ikke vil røkke ved den meget delikate balance, der består imellem transportformerne. Det er derfor nødvendigt at sikre, at de nye regler ikke vil skabe øget landtransport, samt at transporten på vej er en del af en intermodal transportkæde.

Danske Havne støtter op omkring begrænsningen på 300 km kørsel ved transport af 45 fods containere og dermed ekstra 15 cm i længden. Denne afstand vurderes af Kommissionen at være tilstrækkelig for at forbinde en kommerciel/industriel slutbruger med en fragtterminal.

Danske Havne hilser det særlige fokus på de blå motorveje og nærskibsfarten velkomment. Der vil være mulighed for at forlænge begrænsningen på 300 km ved en kombination med nærskibstrafik og dermed en mere bæredygtig gods-transport pr. tonkilometer.

I Vejdirektoratets analyse fra 2008 var konklusionerne ikke entydige. Dertil være en miljømæssig gevinst ved modulvogntog så længe, at der ikke er tom luft i containerne, men gevinsten er større ved godstransport på sø og bane. Trafiksikkerhed og slitage på vejnettet er en anden dimension, som kræver omtanke med de seneste stigninger i international lastbiltrafik på Danmarks grænseovergange. En tendens der vil vokse med opførelsen af Femern Bælt forbindelsen og skabe mere transitgods på danske veje.

I følge de seneste grænsetællinger fra ITD (brancheorganisation for den danske vejgodstransport) er den grænseoverskridende lastbiltrafik steget med 12,6 procent over de sidste tre år. Kørslen over grænsen med danske lastbiler er på tre år øget med 18 procent.



Dansk Erhverv:

Side 95/112

Dansk Erhverv hilser overordnet forslaget velkommen idet det dels vil give adgang til en mere aerodynamisk indretning af køretøjer med deraf følgende fordele i forbrug af brændstof dels cementere adgangen til grænseoverskridende transport med køretøjer, der overstiger EU-normen (fx modulvogntog), hvis de omhandlede lande er enige herom.

For at sikre ovennævnte hensyn har vi følgende nærmere bemærkninger til elementer i forslaget:

Artikel 4.

Kommissionen har i brev af 13. juni 2012 fastslået at grænseoverskridende kørsel med modulvogntog mellem to medlemslande, der begge tillader modulvogntog, også er tilladt i henhold til EU-reglerne.

Vi er støtter kodificeringen af afgørelsen i foreliggende udkast men det skal sikres at afgørelsen fortsat ligger fast selv om Rådet og/eller Parlamentet ændrer eller sletter Kommissionens forslag på dette punkt.

Dansk Erhverv skal herudover til bestemmelsen bemærke, at Kommissionen sletter ordet "national" fra litra a og b i stykke 1. Imidlertid slettes ordet "national" ikke fra litra a og b i stykke 2. Det vil have som konsekvens, at medlemsstaterne ikke kan tillade normal kørsel på deres område af køretøjer i national og international kørsel, når de afviger fra de nævnte punkter vedrørende dimensioner i Anneks 1, men må tillade kørsel med køretøjer til national transport, når de afviger fra de nævnte punkter vedrørende vægt i Anneks 1.

Derudover fastslås i artikel 4.4 undtagelse for modulvogntog, bl.a. under betingelsen om at det skal være mellem to medlemslande, der begge tillader modulvogntog. Undtagelsen gælder for punkterne i Anneks 1 om vægt og dimensioner men ordet "national" opretholdes i art 4.4.

Med teksten som foreslået, er udgangspunktet at medlemslande kan tillade køretøjer til national og international kørsel, når de opfylder kravene til dimensioner, men kun til national kørsel, når de afviger fra kravene om vægt.

Vi antager dette er en fejl fra Kommissionens side. De omhandlede ændringer skal både omfatte vægt og dimensioner. Uanset om der er tale om en fejl eller ej skal vi anmode regeringen om at arbejde for en ændring af teksten således at den både omhandler vægt og dimensioner.

At der er tale om en fejl afspejles også i, at der ikke ændres i henvisningen i art 4.4, 1. paragraf til punkterne i Anneks 1, punkter der omfatter både vægt og dimensioner, og at ordet "national" opretholdes i art 4.4.

Dansk Erhverv skal henvise til, at Sverige i sommeren 2012 pludselig afskar muligheden for kørsel mellem Sverige og udlandet med køretøjer over 40 tons



tilladt totalvægt pga. usikkerhed om reglerens fortolkning. Forbuddet havde heldigvis kun kort varighed men en gentagelse af denne beklagelige situation vil være til skade for samhandelen og væksten og medføre alvorlige tab i transporterhvervet.

Endelig mener vi ikke, at ændringen begrænses til kørsel mellem to medlemslande. Det bør stå landene frit for at aftale kørsel mellem flere stater (eksempelvis de nordiske lande) uden at EU kan hindre dette.

Art 8:

Dansk Erhverv går ud fra, at intentionen med forslaget er at sikre at køretøjer med aerodynamiske tilretninger frit kan cirkulere mellem medlemslandene.

Bestemmelsen opfylder ikke i sin nuværende udformning dette formål da art 8 henviser til pkt. 1.1 i Anneks 1, hvor der ifølge art 4 kun kan afviges, hvis transporten er mellem to medlemslande mv. Art 8.3 taler om gensidig anerkendelse af disse tiltag, men det handler ikke om ret til grænseoverskridende kørsel.

Vi skal henstille til, at formuleringen ændres således at bestemmelsen opfylder intentionen.

Art 9:

Vi henviser til ovenstående bemærkninger til artikel 8.

Art 12:

De foreslåede kontrolmekanismer forekommer umiddelbart unødigt detaljerede og kan medføre forøgede – og unødvendige - omkostninger for virksomheder og myndigheder. Kontrolsystemet skal indrettes således at det kan holdes inden for de eksisterende syns- og vejkontrolmuligheder i Danmark.

Art. 13:

Vi skal henvise til bemærkningerne ovenfor. Det foreslåede sanktionssystem skal kunne holdes inden for det eksisterende system i Danmark.

Art 14:

Der henvises til bemærkningerne til artikel 12 og 13.

ITD:

1. Forbedring af energieffektivitet og brændstofforbrug, og dermed CO₂-udledning, gennem:

- a) installation af aerodynamiske anordninger på erhvervskøretøjer,
- b) øget tilladt totalvægt for at tage hensyn til elektrificering og hybridisering af busser og lastbiler (hovedsageligt i by- og forstads miljøer) og



c) forbedring af trafiksikkerhed og førerkomfort gennem mere strømlinet og afrundet førerhusdesign.

Side 97/112

Som reglerne er i dag, kan montering af aerodynamisk udstyr og installation af alternative fremdrivningssystemer, hybrid eller elektrisk, ikke gøres uden, at det går ud over køretøjernes lasteevne.

Derfor giver forslaget i en første fase undtagelser til maksimal køretøjs-/vogntogslængde med op til 2 meter for at muliggøre anvendelse af aerodynamiske anordninger uden at køretøjernes lasteflade mindskes. De aerodynamiske anordninger skal opfylde en række betingelser omkring miljøgevinst, sikkerhed, infrastruktur og kompatibilitet med intermodal transport.

Enhederne skal godkendes af en medlemsstat og følgelig anerkendes af øvrige medlemsstater (gensidig anerkendelse).

I anden fase indrømmes der øget køretøjs-/vogntogslængde for redesignede førerhuse, forudsat at de forbedrer køretøjets aerodynamik og beskyttelsen af sårbare trafikanter gennem energiabsorberende konstruktioner og forbedret udsyn for chaufføren. Kravene til nydesignede førerhuse vil blive fastlagt ved en komitologiprocedure, og vil først træde i kraft efter vedtagelsen.

Bemærkninger:

a) aerodynamiske anordninger

ITD hilser muligheden for anvendelse af aerodynamiske anordninger velkommen og anerkender, at tiltaget vil kunne bidrage til en reduktion af brændstofforbrug og CO₂-emission for tunge erhvervskøretøjer. Anvendelsen af aerodynamisk udstyr er dog alene optimalt ved lange eller mellemlange distancer, hvor der køres med relativt høje hastigheder. Vi er endvidere særligt opmærksomme på, at der vil være øgede omkostninger forbundet med udstyret. Fx i forbindelse med reparation og vedligehold grundet utilpasset indretning omkring terminaler, læsseramper og lignende.

Det vil også være en udfordring at finde løsninger, der tillader biler at køre på vejnettet i 27 medlemsstater, da veje, vejkryds, rundkørsler og øvrig infrastruktur er vidt forskelligt indrettet i de 3 enkelte medlemsstater. ITD hilser derfor velkomment, at forslaget indeholder retningslinjer omkring godkendelsesprocedurer og krav til gensidig anerkendelse af udstyr godkendt i en anden medlemsstat. Der er en potentiel risiko for, at medlemsstater, lokale og kommunale myndigheder vil forbyde køretøjer med ekstra længde, grundet aerodynamisk udstyr, på store dele af deres vejnet. Dette vil i givet fald begrænse fordelene ved forslaget, det bør derfor overvejes, hvorledes det kan sikres, at udstyret er



foreneligt med indretningen omkring terminaler, læsseramper og lignende og ikke mindst den generelle infrastruktur.

Side 98/112

Kommissionen bør endvidere sikre, at lastbiler, der er registreret i en medlemsstat og udfører transporter i transit gennem et tredjeland, som fx Schweiz, også kan anvende ekstra aerodynamiske anordninger.

En anden potentiel barriere for brugen af aerodynamiske anordninger er forpligtelsen til at alle påhængsvogne og sættevogne, der anvender den øgede længde, skal være kompatible til brug i intermodal transport. Dette vil begrænse mulighederne for en lang række køretøjstyper, der ikke har nogen relevant tilknytning til intermodal transport.

Generelt – ved ethvert forslag til forbedring af køretøjers aerodynamik bør overvejelserne ikke alene omhandle aerodynamiske løsninger på den enkelte køretøjsenhed eller måles på det enkelte vogntogs brændstofforbrug. Infrastruktur, kompatibilitet med den bestående køretøjsflåde og totaløkonomi skal tænkes med ind som en helhed. Og ikke mindst bør forbrug/effektivitet måles op mod den transporterede mængde gods, det være sig vægt-, areal- eller volumenkrævende gods – og ikke i forhold til det enkelte vogntog.

b) øget tilladt totalvægt

ITD anser det grundlæggende for vigtigt, at lovgivning omkring nye tiltag er teknologineutrale. Højere tilladt totalvægt for el- og hybridbiler, der kompenseres for batterivægt og alternative fremdriftssystemer hilses velkomment. Det skal dog bemærkes, at den ekstra vægt i visse tilfælde kan have indvirkning på vægten på den enkelte aksel (vægtfordelingen), hvilket der ikke aktuelt er taget højde for i forslaget. Derudover kan andre alternative brændstoffer som gas eller brint også have en negativ indvirkning på køretøjernes lasteevne, og det bør undersøges, om andre vægte og/eller dimensioner bør overvejes for køretøjer, der kører på andre alternative brændstoffer end el eller anvender hybrid teknologi.

c) mulighed for mere strømlinet og afrundet førerhusdesign

ITD anser tiltaget, der giver rum til udvikling af førerhuse, der er mere aerodynamiske og komfortable samtidig med at trafiksikkerheden tilgodeses gennem bedre udsyn og mere effektive energi-absorptions-zoner, som meget positivt. Under henvisning til ovenstående bemærkninger vil vi dog tillade os at understrege vigtigheden af, at det sikres, at nye konstruktioner er kompatible med den bestående flåde. Endvidere skal det også i denne forbindelse sikres, at lastbilerne kan anvendes uden for EU – fx i Schweiz.

2. Intermodal transport af 45ft containere



Reducering af de administrative byrder og restriktionerne omkring brugen af 45ft containere eller veksellad vil sandsynligvis øge deres anvendelse i Europa, som i øjeblikket er svækket på grund af de høje omkostninger og administrative byrder i forbindelse med ansøgning om tilladelser til at transportere disse.

Transport ved hjælp af 45ft containere eller veksellad vil bidrage til øget energieffektivitet, da det tillader transport af fx yderligere to paller, og brændstofforbruget per palle vil mindskes ("forbrug/effektivitet målt op mod den transporterede mængde gods"). Desuden kan det samlede antal containertransporter blive reduceret under forudsætning af konstante fragtmængder.

Endelig vil en totalvægt på 44 tons ved transport af 45ft containere eller veksellad, som en del af intermodal transport, føre til en harmonisering af forskellige nationale regler.

Dette har dog ikke den store indvirkning på det nationale marked i DK, da udfordringerne omkring kørsel med 45ft containere er løst rimeligt pragmatisk ved hjælp af undtagelsen i § 29 i særtransportbekendtgørelsen samt en generelt højere totalvægt end 40 ton.

3. Det europæiske modulsystem

ITD anser intensionerne om afklaring af tolkningen/præcisering af artikel 4, vedrørende brug af og forsøg med længere modulvogntog eller EMS (European Modular System) i relation til grænseoverskridende transport, som positive. Præciseringen ses i øvrigt helt på linje med det brev, transportkommissæren skrev til Europa-Parlamentet i juni 2012 omkring grænseoverskridende brug af modulvogntog mellem lande, der bruger modulvogntog.

Det er imidlertid stærkt bekymrende, at forslaget alene behandler længde og ikke vægt. Sommeren 2012 viste med al tydelighed, hvordan en stram fortolkning af reglerne, således at den grænseoverskridende transport begrænsedes til 40 tons totalvægt mellem Sverige og Danmark, gav store problemer for danske lastbiler. Tolkningen betød, at der skulle bruges væsentligt flere lastbiler til at betjene det svenske marked, hvilket øgede brændstofforbruget og dermed CO₂-udledningen unødvendigt. En kommende ændring af direktivet bør sikre, at sådanne situationer ikke kan opstå fremadrettet.

Et mere ensartet regelsæt for brug af modulvogntog i EU, står ligeledes højt på ønskelisten. De nuværende regler medfører nationale særregler, der vanskeliggør den grænseoverskridende brug af modulvogntog og virker som tekniske handelshindringer i forhold til at skabe et indre marked for vejgodstransport. En god start kunne være at tillade brugen af modulvogntog på TEN-T, reguleret



af et fælleseuropæisk regelsæt og fælles bestemmelser om den tekniske indretning.

Side 100/112

4. Harmonisering af kontrolprocedurer og sanktioner

ITD er bekymret over de foreslåede foranstaltninger omkring vægtkontrol. Håndhævelse af bestemmelserne baseret på en risikovurdering kan kun gennemføres med succes, hvis alle medlemsstater beslutter at følge samme tilgang til et sådant system, især i forhold til fortolkning og vægtning af overtrædelser og proportionalitet omkring sanktioner. Det skal ligeledes sikres, at klageprocedurer og erstatningsansvar for chauffører, transportledere og virksomheder er fuldt harmoniserede.

Det synes usikkert, hvorvidt det nye forslag indeholder de nødvendige garantier for en harmoniseret fremgangsmåde fra medlemsstaterne. Udvekslingen af oplysninger mellem kompetente myndigheder bør ske via gennemprøvede løsninger, evt. det europæiske elektroniske register over vejtransportvirksomheder (ERRU). Onboard vægtsensorer kan kun give reelle fordele, hvis teknologien er nøjagtig og pålidelig. Det bør desuden sikres, at oplysningerne fra onboard sensorer kun anvendes til at udvælge køretøjer, der skal standses for nærmere inspektion.

Funktionsfejl på udstyr må ikke udgøre en lovovertrædelse, medmindre føreren bevidst har manipuleret udstyret med forsæt om at bryde reglerne. De håndhævende myndigheder bør have nødvendigt udstyr til rådighed med henblik på at foretage en verificeret vejning som grundlag for evt. sanktioner.

DI Transport og ATL:

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) har følgende bemærkninger til forslaget:

DI Transport og ATL er støtter som udgangspunkt forslaget, der vil bidrage til en øget energieffektivitet inden for vejgodstransport.

En af udfordringerne ved hybrid-lastbiler og elektriske lastbiler er den øgede vægt ved batteriet, der reducerer lastbilens lasteevne. Derfor kan DI Transport og ATL støtte, at vægten øges med 1 tons for disse typer køretøjer. Det er dog afgørende, at den højere vægt ikke begrænses til kun at gælde lastbiler, hvor elektricitet bruges til selve fremdriften af lastbilerne.

Der er et stort potentiale ved øget brug af el til hjælpemotorer inden for f.eks. køle-transporter, kraner og til kompression af affald på renovationskøretøjer. For at øge energieffektiviteten vil det være afgørende, at disse også får mulighed for at benytte den højere vægtgrænse i direktivet.



Det er problematisk, at direktivet ikke tager højde for brugen af biogas, der ligesom el og hybridlastbiler vejer mere end almindelige lastbiler, og derfor har en lidt lavere lastekapacitet. DI Transport og ATL mener, at direktivet bør indregnes teknologineutralt, så den højere vægtgrænse gælder alle former for alternative drivmidler.

DI Transport og ATL støtter muligheden for længere lastbiler ved montering af aerodynamiske løsninger.

DI Transport og ATL er positive overfor præciseringen i lovgivningen af den grænseoverskridende brug af modulvogntog. De danske erfaringer har vist, at modulvogntog er mere energieffektive og brændstofbesparende. Som DI Transport og ATL læser forslaget, er der tale om en præcisering af gældende regler i henhold til det brev transportkommissæren skrev til Europa-Parlamentet i juni 2012, hvor der blev præciseret, at grænseoverskridende brug af modulvogntog er tilladt mellem de lande, der tillader brugen af modulvogntog.

Det er imidlertid altafgørende, at forslaget gælder både længde og vægt på køretøjet. I sommeren 2012 gav svensk politisk fortolkning af reglerne, så man kun tillod 40 tons totalvægt, store problemer for danske lastbiler. I den periode skulle der væsentlig flere lastbiler til at betjene det svenske marked, hvilket øget brændstofs-forbruget og dermed CO₂-udledningen unødvendigt. Forslaget til ændring af direktivet bør medføre, at sådanne situationer ikke kan opstå fremadrettet.

DI Transport og ATL havde foretrukket et mere ensartet regelsæt for brug af modulvogntog i EU, da de nuværende regler medfører nationale særregler i de forskellige forsøgsordninger, hvilket vanskeliggør den grænseoverskridende brug af modulvogntog og virker som tekniske handelshindringer i forhold til at skabe et indre marked for vejgodstransport. Det er med andre ord ikke brugen af modulvogntog, der vil påvirke den internationale konkurrence inden for transportsektoren, men den manglende ensartethed i reglerne.

Brugen af modulvogntog burde som minimum være tilladt på TEN-T vejnettet i EU, så modulvogntog også kunne bruges til transitkørsel.

Endeligt så støtter DI Transport og ATL den længere længde på lastbiler ved brug af 45 fods containere.

DTL:

DTL hilser generelt forslaget velkomment, og vi har følgende bemærkninger til forslaget:



Forslagets artikel 1, nr. 2, vedr. ændringer til direktivets artikel 4.

Side 102/112

DTL hilste Kommissionens brev af 13. juni 2012 velkomment, hvori det endeligt blev fastslået af Kommissionen, at grænseoverskridende kørsel med modulvogn tog mellem to medlemsstater, der begge tillader modulvogn tog, også er tilladt i henhold til EU-reglerne.

DTL anerkender den politiske betydning, som Kommissionen ønsker at fremme ved at implementere denne holdning gennem det foreliggende forslag. Men det bekymrer os, hvad der kan ske, hvis Rådet og/eller Parlamentet i givet fald ændrer eller sletter Kommissionens forslag i relation til den nuværende fortolkning. Det vil skabe risiko for en ny juridisk og uklar situation for de allerede eksisterende ordninger på modulvogn togsområdet i visse medlemsstater, og som i høj grad har betydning for danske transportvirksomheder.

DTL opfordrer derfor regeringen til at tage højde for denne situation allerede i forhandlingerne, og herved sikre, at uanset udfaldet af teksten i det nye direktiv, vil den gældende situation for kørsel med modulvogn tog i, til og fra Danmark kunne fortsætte uhindret og uændret.

DTL skal endvidere bemærke, at Kommissionen har slettet ordet "national" i litra a) og b) i stk. 1. Imidlertid slettes ordet "national" ikke fra litra a) og b) i stykke 2. Dette medfører, at medlemsstaterne ikke kan tillade normal kørsel på deres område med køretøjer i national og international kørsel, når de afviger fra de nævnte punkter vedrørende dimensioner i Anneks 1, hvorimod medlemsstaterne må tillade kørsel med køretøjer til national transport, når de afviger fra de nævnte punkter vedrørende vægt i Anneks 1.

Artikel 4, stk. 4, fastslår undtagelser for modulvogn tog, bl.a. med betingelse om, at det skal foregå imellem "to" medlemslande, der begge tillader modulvogn tog. Undtagelsen gælder for punkterne i Anneks 1 om vægt og dimensioner, men ordet "national" opretholdes i artikel 4, stk. 4.

Teksten bidrager til en vis forvirring om, hvad Kommissionen egentlig foreslår, og efter DTL's opfattelse er der risiko for, at konsekvensen af Kommissionens tekst er et fokus kun på dimensioner og ikke på vægt. DTL konkluderer heraf, at forslaget medfører, at medlemsstaterne kan tillade køretøjer til national og international kørsel, når de opfylder kravene til dimensioner, men kun til national kørsel, når de afviger fra kravene om vægt.

DTL antager, at det er en fejl fra Kommissionens side, idet konsekvensen er, at Kommissionens åbning for grænseoverskridende kørsel med modulvogn tog mellem 2 medlemslande kun vedrører dimensioner og ikke vægt. At der er tale om en fejl eller i det mindste manglende konsekvensændringer i teksten be-



styrkes i, at der ikke ændres i henvisningen i artikel 4, stk. 4, 1. paragraf til punkterne i Annekset, der omfatter både vægt og dimensioner, samt at ordet ”national” opretholdes i art 4.4.

DTL opfordrer regeringen til snarest får en afklaring af, om der er tale om en fejl, eller i modsat fald hvad Kommissionens hensigter så måtte være. DTL skal i den forbindelse bemærke, at en reduktion i tilladt vægt for grænseoverskridende kørsel med modulvogntog mellem medlemslandene ikke er acceptabel, ligesom grænseoverskridende kørsel kun på basis af dimensioner og ikke på basis af vægt er ikke relevant.

DTL skal også understrege betydningen af, at de nordiske regeringer sikrer, at de gældende regler for grænseoverskridende kørsel med køretøjer mellem de nordiske lande fastholdes og sikres. De nordiske lande oplevede i sommeren 2012 effekten af, at Sverige pludselig forbød kørsel med vogntog på over 40 tons tilladt totalvægt til og fra Sverige. Set i lyset heraf må et forbud anses for at medføre økonomiske tab for vognmænd og en stigning i antallet af lastbiler på vejene for at sikre transport af den samme mængde gods, der transporteres idag. DTL bidrager gerne i en nærmere analyse af de økonomiske konsekvenser heraf.

Endelig skal DTL bemærke, at der efter vores opfattelse ikke er belæg for, at Kommissionen kan kræve, at en international transport med modulvogntog kun må være mellem to medlemslande, hvorfor regeringen bør arbejde for at henvisningen til ”to” fjernes.

Ændring af direktivets artikel 8.

DTL føler sig ikke overbevist om, at Kommissionens forslag sikrer, at køretøjer med aerodynamiske tiltag kan cirkulerer frit mellem medlemsstaterne. Bestemmelsen popfylder i sin nuværende udformning ikke dette formål, idet artikel 8 henviser til pkt. 1.1 i Anneks 1, hvor der ifølge artikel 4 kun kan afviges, hvis transporten foregår mellem to medlemslande. Artikel 8, stk. 3, omhandler gensidig anerkendelse af aerodynamiske tiltag på køretøjer, men ikke om ret til grænseoverskridende kørsel. DTL henstiller til, at teksten præciseres således, at det klart fremgår, at køretøjer med aerodynamiske udbygninger også kan passere frit over grænserne.

Ændring af direktivets artikel 9.

Der henvises til bemærkningerne ovenfor vedr. artikel 8.

Ændring af direktivets artikel 11.



Som udgangspunkt er det DTL's opfattelse, at en ekstra vogntogslængde på 15 cm for transport af 45 fods containere for nye køretøjer er passende. Men det må samtidig bemærkes, at der bør indføres en overgangsordning for det eksisterende materiel, som i dag anvendes til transport af disse containere. DTL foreslår derfor, at en overgangsordning får virkning tidligst indtil 2020, således at eksisterende materiel udfases ved almindeligt slid, hvilket må antages ikke at ville medføre væsentlige økonomiske udgifter for transportbranchen.

Ændring af direktivets artikel 12.

DTL er positiv over for tiltag, der bidrager til at fremme en effektiv og målrettet kontrol, som sætter fokus på alvorlige og gentagne overtrædelser. Men det foreliggende forslag virker unødigt detaljeret og for indgribende, og det må forudses at kunne medføre væsentligt forøgede omkostninger for transportvirksomheder og kontrolmyndigheder (politiet).

Efter DTL's opfattelse vil et krav til medlemsstaterne på en vejning pr. 2000 køretøjskilometer i Danmark svare til, at hvert køretøj, som omfattes af dette direktiv, skal kontrolvejes 28 gange pr. år. Det virker urealistisk højt og ude af proportioner med virkeligheden.

DTL anerkender, at et lovkrav til teknisk vejudstyr i bilerne, som vil medføre, at føreren altid kender køretøjets nøjagtige totalvægt og akseltryk, vil fremme færdselssikkerheden, og medvirke til forbedrede konkurrencevilkår imellem transportvirksomheder. DTL skal i den forbindelse bemærke, at de økonomiske aspekter til investering i dyrt materiel bør tages i betragtning, således at transportvirksomhederne igen ikke pålægges store belastende økonomiske investeringer i et i forvejen trængt erhverv.

Endvidere skal DTL bemærke, at forslaget lægger op til, at kontrolmyndigheden skal foretage kontrol i transportvirksomhedens lokaler, navnlig når der er tale om gentagne tilfælde af mistanke om overtrædelse af, at køretøjet overlæst. Det må i den forbindelse bemærkes, at kontrol af overlæs skal efterforskes ved vejsidekontrol, og at et mistankegrundlag bør være begrundet i en konkret vejning. Derfor virker dette konkrete forslag ude af proportioner i forhold til ressourceanvendelsen og ulempen hos transportvirksomheden, hvorimod det efter DTL's opfattelse vil have tilstrækkelig præventiv og oplysende virkning hos transportvirksomhedens ledelse ved at anvende underretning om et mistankegrundlag.

Ændring af direktivets artikel 13.

DTL skal anføre, at den foreslåede inddeling i forskellige kategorier alt efter overtrædelsernes grovhed medfører, at en overvægt på 20 % eller derover anses



for at være en meget grov overtrædelse. Efter DTL's opfattelse bør denne EU grænse ikke medføre, at Færdselslovens grænse på 30 % for betinget frakendelse af førerretten ved overlæs ændres.

Det bemærkes endvidere, at overskridelser af gældende dimensioner af højde og bredde for et køretøj må anses for at være farlige i forhold til færdselssikkerheden. Derimod bør længden ikke anses for at udgøre en væsentligste fare, ligesom det er anført i forslaget artikel 11, der omhandler en forøgelse af længden for transport af 45 fods containere. Som eksempel herpå kan tillige nævnes, at der for så vidt særtransport i Danmark blev indført en grænse for lange ikke tilladelseskrævende særtransport netop af de grunde, at tilladelse til mange længdetransporter ikke medførte anledning til bekymring for myndighederne. Derfor bør overtrædelser af bredde og længdedimensionerne efter DTL's opfattelse ikke sidestilles i forhold til de i forslaget anførte procentgrænser.

Ny artikel 14.

DTL hilser et delt ansvar for transport af containere, der er overlæssede, særdeles velkomment. Det er en særdeles velkendt problemstilling, som giver anledning til at skabe usikkerhed for især transportvirksomhederne og deres ansatte.

Danmarks Rederiforening:

Rederiforeningen hilser Kommissionens forslag velkommen, da forslaget fjerner unødvendig administrative procedurer relateret til den grænseoverskridende transport af 45 fods containere, men har dog fortsat nogle reservationer vedrørende mobiliteten af 45-fods containere.

Art. 11:

Rederiforeningen ser ikke noget behov for at begrænse 45-fods containeres mobilitet til 300 km pr. deltransport, da dette vil medføre unødigt nedsættelse af produktiviteten i forbindelse med transport af gods i 45-fods-containere. At begrænse mobiliteten for 45-fods containere vil også være i direkte modstrid med EU's målsætning om en grønnere transportsektor, da større containere kan transportere mere last uden nævneværdigt ekstra CO₂-udslip.

Det er derfor Rederiforeningens indstilling, at forslaget revideres således, at der ikke pålægges nogle restriktioner på transportafstanden af 45-fods containere, i hvert fald når disse indgår i kombinerede transport, der omfatter et søtransportled.



9. Generelle forventninger til andre landes holdning

Forhandlingerne af forslaget er pt. på et meget tidligt stadie, og medlemslandenes positioner er under udvikling.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringens foreløbige, generelle holdning er positiv overfor Kommissionens forslag. Direktivændringen vil give lavere omkostninger for vognmændene via mere energieffektive lastbiler og større sikkerhed for bløde trafikanter samt andre trafikanter, der kolliderer med en lastbil. Det er glædeligt, at Kommissionen har fremsat forslag om indretning af førerhuse, der er i overensstemmelse med forslag fremsat af Danmark under det danske EU-formandskab.

Herudover er regeringen positiv overfor, at forslaget formaliserer, at det er tilladt for modulvogntog at køre på tværs af landegrænser mellem to lande, såfremt disse lande tillader kørsel med modulvogntog. Regeringen finder dog, at modulvogntog skal kunne passere mere end én landegrænse under sin transport, altså f.eks. køre fra Danmark via Sverige og til Finland, såfremt de pågældende medlemsstater alle tillader kørsel med modulvogntog.

Regeringen finder det positivt, at det nu specifikt foreslås at tillade kørsel med 45 fods-containere i kombineret trafik. Regeringen vil arbejde for at få støtte til at justere forslaget, så det svarer til den nuværende, velfungerende danske ordning, som tillader kørsel med 45 fods-containere direkte til og fra skib og bane.

Regeringen finder imidlertid, at de angivne kontrolintervaller for overlæs er for ambitiøse. Det er ikke praktisk muligt at standse lastbilerne for hver 2.000 kørte km, så kontrol vil derfor nødvendiggøre, at der enten installeres et stort antal systemer på vejene, hvor køretøjerne automatisk vejes, når de kører forbi (weigh-in-motion), eller at der i alle køretøjer – nye som gamle – monteres et system, der kan registrere lastbilen/vogntogets vægt og sende oplysninger om dette automatisk til myndighederne via et godkendt princip. Dette vil medføre væsentlige udgifter for både vognmænd og myndigheder.

Regeringen finder, at man i praksis er nødt til at udvælge den ene af de to kontrolmetoder. Køretøjer fra lande, der ikke kræver egenkontroludstyr i køretøjerne, vil efter forslaget ikke blive omfattet af kontrol, når de kører ind i et medlemsland, som for egne køretøjer kræver sådant kontroludstyr. Regeringen finder, at den mest hensigtsmæssige metode vil være weigh-in-motion-metoden.

Uanset hvilken model der vælges, vil det medføre betydelige udgifter. Det er Regeringens holdning, at kravene til kontrol bør være så omkostningseffektive som muligt og således stå mål med de fordele, der er forbundet med kontrolterne.



Det er regeringens opfattelse, at det ikke er fornuftigt at kræve, at alle køretøjer - også de ældre køretøjer - skal forsynes med egenkontroludstyr, hvilket ville være nødvendigt, hvis vægtskontrol med et egenkontroludstyr skal være effektiv.

Side 107/112

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været behandlet i Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 7: Forslag til forordning om ændring af forordning (EU) nr. 912/2010 om oprettelse af Det Europæiske GNSS-agentur

Side 108/112

KOM(2013) 40

1. Resumé

Formålet med den europæiske politik for satellitnavigationssystemer er at forsyne den Europæiske Union med to satellitsystemer (Egnos og Galileo), som begge omfatter satellitter og jordstationer.

Kommissionens forslag om at ændre Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 912/2010 afspejler den omstændighed, at GNSS-agenturet med Kommissionens forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 vil blive tildelt flere arbejdsopgaver, herunder især vedrørende driften af de to systemer. Der kan i den forbindelse opstå interessekonflikter mellem agenturets sikkerhedsgodkendelsesaktiviteter og dets øvrige aktiviteter. Ændringsforslaget skal derfor sikre, at agenturets sikkerhedsgodkendelsesaktiviteter fortsat er uafhængige af især driftsaktiviteterne.

Sagen skønnes at skulle forelægges Folketingets Europaudvalg til tidligt forhandlingsoplæg.

2. Baggrund

Det er fastsat i Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 om den videre gennemførelse af de europæiske satellitbaserede navigationsprogrammer (Egnos og Galileo), at Kommissionen forvalter alle spørgsmål vedrørende sikkerheden for de to systemer.

Systemernes sikkerhed er imidlertid i sig selv genstand for en sikkerhedsgodkendelse, der består i at kontrollere systemernes overensstemmelse med sikkerhedskravene og sikre deres overholdelse af de relevante sikkerhedsforskrifter. Sikkerhedsgodkendelsen af de to satellitnavigationssystemer skal foretages uafhængigt, især i forhold til alle de parter, der er involveret i design, konstruktion og drift.

Efter forordning (EF) nr. 683/2008 og forordning (EU) nr. 912/2010 har Det Europæiske GNSS-agentur ansvaret for denne godkendelsesvirksomhed. Sidstnævnte fastsætter betingelserne for de sikkerhedsgodkendelser, der er tildelt agenturet og fastsætter især, at beslutninger vedrørende sikkerhedsgodkendelse træffes uafhængigt af Kommissionen og de parter, der er ansvarlige for gennemførelsen af programmerne.



Den omstændighed, at GNSS-agenturet skal forvalte driften af de to systemer efter 2013, medfører en risiko for interessekonflikter, da behovet for uafhængighed i forbindelse med beslutninger vedrørende sikkerhedsgodkendelse ikke er let foreneligt med den omstændighed, at disse beslutninger træffes i en organisation, der også har ansvar for driften.

For at sikre, at sikkerhedsgodkendelsesaktiviteterne bliver varetaget helt uafhængigt af de andre opgaver i agenturet, vedtog Rådet i juni 2012 en erklæring, hvori det blev tilkendegivet, at der senest den 1. januar 2014 bør gennemføres en effektiv strukturel opdeling af agenturets aktiviteter, samt at formanden for Komitéen for Sikkerhedsgodkendelse bør være den eneste i agenturet, der har ansvaret for sikkerhedsgodkendelsesaktiviteter.

På baggrund af dette har Kommissionen den 6. februar 2013 fremsat forslag til ændring af forordning (EU) nr. 912/2009. Forslaget er fremsat under henvisning til artikel 172 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde og skal vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure i Traktatens artikel 294. Forslaget forelå i dansk version den 7. februar 2013.

3. Formål og indhold

For at sikre uafhængigheden af systemgodkendelsesaktiviteterne og styrke adskillelsen mellem disse aktiviteter og andre aktiviteter i det Europæiske GNSS-agentur, indsættes hovedsageligt bestemmelser om en styrkelse af Komitéen for Sikkerhedsgodkendelse og dets formands beføjelser ved at anbringe dem på linje med beføjelserne hos henholdsvis Bestyrelsen og den Administrative Direktør.

Forslaget fastsætter, at:

- Komitéen for Sikkerhedsgodkendelse forbereder og godkender den del af agenturets arbejdsprogrammer, der er knyttet til sikkerhedsgodkendelse samt den del af årsrapporten om agenturets aktiviteter og fremtidsudsigter, der vedrører sikkerhedsgodkendelse af systemerne.
- Komitéen udøver disciplinærmyndighed over for sin formand
- Formanden for Komitéen for Sikkerhedsgodkendelse tildeles en rolle i forbindelse med sikkerhedsgodkendelsesaktiviteter, der er sammenlignelig med den administrerende direktørs rolle i forbindelse med agenturets andre aktiviteter.
- Formanden forvalter sikkerhedsgodkendelsesaktiviteterne under ledelse af Komitéen for Sikkerhedsgodkendelse og sikrer gennemførelsen af den del af agenturets arbejdsprogrammer, der vedrører godkendelse.



- Parlamentet og Rådet kan anmode formanden om at aflægge beretning om sin embedsførelse og om at afgive en redegørelse over for disse institutioner.

Forslaget vil herudover indsætte ændringer, så forordningen bliver bragt i overensstemmelse med principperne i den fælles tilgang til de decentrale agenter vedtaget af Parlamentet, Rådet og Kommissionen og godkendt af Kommissionen i juni 2012.

Forslaget fastsætter ændrede bestemmelser vedrørende:

- Bestyrelsens beslutningstagning
- Varighed af mandatperioden for medlemmerne af Bestyrelsen, Komiteen for Sikkerhedsgodkendelse og disses formænd
- Eksistensen af et flerårigt arbejdsprogram
- Bestyrelsens beføjelser i personale spørgsmål
- Evaluering og revision af reglementet
- Forebyggelse af interessekonflikter
- Behandling af følsomme, ikke-klassificerede oplysninger

Endelig vil forslaget ændre finansieringsoversigten knyttet til forordning (EU) nr. 912/2010 idet tildeling af arbejdsopgaver til GNSS-agenturet vedrørende driften af systemerne vil have stor indflydelse på agenturets personalebehov og dermed også dets fremtidige budget.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Forslaget vil ved dets ikrafttræden have umiddelbar retsvirkning i Danmark, således som det gælder for Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 og Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 912/2010.

7. Konsekvenser

En vedtagelse af forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

Forslaget har ingen væsentlige statsfinansielle eller administrative konsekvenser udover et udvidet personalebehov i forbindelse med agenturets tildelte arbejdsopgaver såsom driften af de europæiske GNSS-systemer. De nødvendige



beløb er allerede inkluderet i Kommissionens forslag for den kommende finansielle ramme for 2014-2020.

Side 111/112

De øgede personaleudgifter finansieres ved en omfordeling af midlerne under GNSS-programmerne og opvejes delvist af en reduktion på 30 stillinger i Kommissionens personale i samme periode for 2014 til 2020.

Forslaget skønnes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget medfører ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet.

En vedtagelse af forslaget berører ikke beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring hos medlemmer af EU-specialudvalget for transport den 18. februar med frist den 12. marts 2013.

Følgende høringssvar er modtaget

Dansk Erhverv:

”Adgang til pålidelig satellitnavigation og kommunikation er helt central for erhvervslivet. Dansk Erhverv kan derfor støtte tanken om en uafhængig europæisk myndighed på området. I forhold til de alternativer, som opstilles i forslaget til forordningsændring, er Dansk Erhverv dog ikke på foreliggende grundlag i stand til at vurdere, hvorvidt den foreslåede løsningsmodel i fuldt omfang vil sikre uafhængigheden af sikkerhedsgodkendelsen.

Vi skal derfor udtrykke for umiddelbar enighed i grundlaget for forslaget men understrege et forbehold i forhold til den konkrete løsningsmodel.”

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES):

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

ES har ingen bemærkninger til forslaget.”

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget blev præsenteret på Rådets arbejdsgruppemøde den 15. april 2013, hvor en række lande lagde vægt på at tydeliggøre adskillelsen mellem GNSS-agenturets administration af programmerne og sikkerhedsakkrediteringen, som også vil være placeret i agenturet, for at undgå eventuelle interessekonflikter.



Desuden lagde en række lande vægt på at sørge for et tæt samarbejde mellem GNSS-agenturet og Det Europæiske Rumagentur, ESA.

Side 112/112

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder det væsentligt, at uafhængigheden af sikkerhedsgodkendelsesaktiviteter sikres ved en styrket adskillelse af disse og agenturets øvrige aktiviteter, så der ikke opstår interessekonflikter i agenturet, når GNSS-agenturet får delegeret driften af de to systemer. Regeringen er derfor positivt indstillet over for forslaget.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalget. Europaudvalget har modtaget grund- og nærhedsnotat d. 4. marts og supplerende grund- og nærhedsnotat til Europaudvalget d. 8. maj 2013.