

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 31. maj 2011  
J. nr. 2011-1979

Internationalt Kontor

Samlenotat: Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)  
d. 16. juni 2011

|   |    |
|---|----|
| Dagsordenspunkt 1: Oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde<br>(omarbejdning) .....   | 2  |
| Dagsordenspunkt 2: Kommissionens hvidbog – En køreplan for et fælles<br>europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt<br>transportsystem.....   | 20 |
| Dagsordenspunkt 3: Rådets afgørelse om undertegnelse og indgåelse af aftalen<br>mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for<br>Internationale jernbanebefordringer om tiltrædelse af Den Europæiske Union,<br>til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj<br>1980, som ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999 ..... | 53 |
| Dagsordenspunkt 4: Udkast til Rådets afgørelse om bemyndigelse af<br>Kommissionen til at indlede forhandlinger om en samlet luftfartsaftale med<br>Republikken Moldova .....  | 57 |
| Dagsordenspunkt 5: Kommissionens forslag til Rådets afgørelse om<br>undertegnelse af lufttransportaftalen mellem Den Europæiske Union og dens<br>medlemsstater på den ene side og Den Føderative Republik Brasilien på den<br>anden side. ....  | 59 |



## Dagsordenspunkt 1: Oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)

KOM (2010) 475

Revideret notat

Resumé:

Kommissionen fremsatte den 17. september 2010 et direktivforslag om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

Direktivforslaget indeholder en sammenskrivning af de direktiver, der er omfattet af den første jernbanepakke, til ét direktiv, ligesom der med direktivforslaget sigtes mod at forenkle, præcisere og modernisere de nuværende regler.

Derudover indeholder direktivforslaget forslag til en række nye regler, der skal afhjælpe problemer, der hæmmer udviklingen af jernbanesektoren og dens evne til at konkurrere med andre transportformer, og som vedrører en uhensigtsmæssig finansiering og prisfastsættelse af infrastrukturen, vedvarende konkurrencehindringer og manglen på et passende tilsyn.

Overordnet er målsætningen med direktivforslaget at bidrage til, at der skabes et egentligt indre marked for jernbanetransporttydelser.

På rådsmødet den 16. juni 2011 forventes forslaget sat på dagsordenen til generel indstilling.

### 1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget er fremsat af Kommissionen den 17. september 2010. Det forelå i dansk sprogversion den 21. september 2010.

Direktivforslaget er fremsat i henhold til Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) artikel 91, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF artikel 294.

Direktivforslaget er en omarbejdning af den første jernbanepakke, der blev vedtaget i 2000 og trådte i kraft i 2003. Fokus for den første jernbanepakke var at sikre jernbanesektorens integration på europæisk niveau og at gøre det muligt for jernbanesektoren at tage konkurrencen op med andre transportformer.

Direktivforslaget indeholder (før selve lovteksten) en fyldig begrundelse for direktivforslaget. Det fremgår heraf, at der er en række formål med forslaget.



For det første henviser Kommissionen til, at det overordnede mål for EU's transportpolitik er at oprette et indre marked ved at udarbejde fælles politikker med henblik på at fremme en høj konkurrenceevne og en harmonisk, afbalanceret og bæredygtig udvikling af de økonomiske aktiviteter. Forslaget om at omarbejde den første jernbanepakke og dermed supplere og styrke de eksisterende foranstaltninger, der er truffet på EU-niveau, vil således bidrage til, at dette mål nås ved at lette integrationen og udviklingen af det europæiske jernbanemarked. Endvidere anføres det, at oprettelsen af et egentligt indre marked er afgørende for stimuleringen af jernbanesektoren og dennes konkurrenceevne, og at et skift fra vejtransport til jernbanetransport på grund af jernbanetransportens højere energieffektivitet vil medføre færre CO<sub>2</sub>-emissioner og reducere antallet af andre forurenende stoffer.

For det andet er formålet med direktivforslaget en juridisk forenkling af de bestående regelsæt (bl.a. ved at samle tre direktiver i ét direktiv), en præcisering af visse uklare bestemmelser, og en modernisering af lovgivningen.

For det tredje har direktivforslaget som målsætning at afhjælpe tre alvorlige problemer, som Kommissionen påpeger hæmmer udviklingen af jernbanesektoren og dens kapacitet til at konkurrere på bæredygtig vis med andre transportformer. Det drejer sig om en uhensigtsmæssig finansiering og prisfastsættelse af infrastrukturen, vedvarende konkurrencehindringer og manglen på et passende tilsyn.

Direktivforslaget er som nævnt en såkaldt "omarbejdning" ("recast"). Det betyder, at der i princippet alene skal ske en forhandling af de ændringer og tilføjelser, som Kommissionen foreslår til de eksisterende regler (fremhævet med gråt i direktivforslaget). Der vil således ikke ske forhandling af de dele af forslaget, der blot er en videreførelse af de bestående regler.

Indholdet af de mange forskelligartede ændringer og tilføjelser, der foreslås af Kommissionen i direktivforslaget, gennemgås i det følgende, idet det bemærkes, at der ikke er tale om en udtømmende gennemgang, men en gennemgang af de nye eller ændrede foranstaltninger, som vurderes vigtige i en dansk sammenhæng.

#### Forvaltning af jernbanevirksomheder efter kommercielle principper

Efter de nuværende EU-regler skal jernbanevirksomheder, som direkte eller indirekte ejes eller kontrolleres af medlemsstaterne, sikres en uafhængig status i forhold til staten.

I direktivforslaget foreslås en regel om, at hvis medlemsstaten direkte eller indirekte ejer eller kontrollerer jernbanevirksomheden, må dens kontrolrettigheder i forhold til ledelsen ikke være større end de ledelsesrelaterede rettigheder,



som der i henhold til national selskabsret tilstås aktionærer i private aktieselskaber.

Endvidere foreslås det, at de politiske retningslinjer, som staten måtte fastsætte for selskaber som led i udøvelsen af aktionærkontrol, kun må være af generel art og ikke må gribe ind i ledelsens specifikke forretningsmæssige beslutninger.

### Adskillelse af regnskaber

I direktivforslaget foreslås præciserende regler om adskillelse af regnskaber. Det foreslås herunder, at der skal føres særskilte driftsregnskaber og balancer på den ene side for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og på den anden side for aktiviteter i forbindelse med passagertransport.

Det foreslås videre, at offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt for hver kontrakt om offentlig tjeneste i de relevante regnskaber, og at de ikke må overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.

Der foreslås desuden en regel om, at regnskaber vedrørende de forskellige aktivitetsområder, herunder infrastrukturforvalterens regnskab, skal føres, så det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige midler, der er betalt til et aktivitetsområde, og til et andet.

Formålet med disse regler er yderligere at sikre, at statslige midler, der er bestemt til ikke-profitgivende aktiviteter, ikke omdirigeres til at subsidiere kommercielle aktiviteter, altså at undgå konkurrencevridning.

### Sund finansiering af infrastrukturforvaltningen

Det foreslås i direktivforslaget, at medlemsstaterne skal offentliggøre en "udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen" med henblik på at opfylde fremtidige mobilitetsbehov på grundlag af en såkaldt sund og bæredygtig finansiering af jernbanesystemet. Strategien foreslås at dække en periode på mindst fem år og skal kunne forlænges. Sigtet med udviklingsstrategien er ifølge Kommissionen at sikre langsigtede investeringer i jernbaneinfrastrukturen, som jernbaneindustrien kan henholde sig, og som kan tiltrække nye aktører til markedet.

I henhold til de nuværende EU-regler skal infrastrukturforvalteren vedtage en "virksomhedsplan", som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer, og som skal udformes med henblik på at sikre optimal og effektiv udnyttelse og udvikling af infrastrukturen og samtidig sikre finansiel balance og omfatte de nødvendige midler til opfyldelsen af disse målsætninger.



I tilknytning hertil foreslår Kommissionen, at der indsættes en regel om, at infrastrukturforvalteren sikrer, at jernbanevirksomheder høres, før virksomhedsplanen godkendes, og at tilsynsorganet ("regulatory body") afgiver en ikke-bindende udtalelse om, hvorvidt virksomhedsplanen bidrager til at opfylde disse målsætninger.

### Betingelser for adgang til tjenesteydelser

Med henblik på at afskaffe interessekonflikter mellem på den ene side leverandører af jernbanerelaterede tjenesteydelser eller ejere af servicefaciliteter og på den anden side etablerede jernbanevirksomheder, og for at sikre ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteter, foreslår Kommissionen bl.a. følgende nye regler.

En operatør af servicefacilitet der tilhører et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(-t) og har en dominerende stilling på mindst et af de jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal være organiseret på en sådan måde, at den er uafhængig af det pågældende organ/virksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning. (De pågældende servicefaciliteter omfatter bl.a. passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter, herunder billetsalg og rejseinformation).

Hvis det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet for den relevante facilitet på grundlag af de påviste behov, skal tilsynsorganet på eget initiativ eller på grundlag af en klage træffe hensigtsmæssige foranstaltninger for at sikre, at en passende del af kapaciteten forbeholdes andre jernbanevirksomheder end dem, der udgør en del af det organ eller den virksomhed, som facilitetsoperatøren tilhører.

### Generelle principper for grænseoverskridende aftaler

Kommissionen foreslår en regel om, at enhver bestemmelse i grænseoverskridende aftaler mellem medlemsstater, der forskelsbehandler jernbanevirksomheder eller begrænser jernbanevirksomhedernes ret til frit at forestå grænseoverskridende tjenesteydelser, bortfalder.

### Kommissionens overvågningsopgaver

Efter de nuværende EU-regler skal Kommissionen overvåge udviklingen i den europæiske jernbanesektor.

I direktivforslaget foreslås det, at medlemsstaterne til brug for Kommissionens markedsovervågning hvert år tilvejebringer de oplysninger, der er angivet i direktivforslagets bilag IV, samt andre nødvendige data, som Kommissionen måtte anmode om. Bilag IV angår bl.a. oplysninger om udvikling i jernbanetransportresultater og kompensation for offentlige serviceforpligtelser, tilsyns-



organer, beskæftigelsen i sektoren, infrastrukturafgifter, investeringer og en række andre punkter.

Formålet er ifølge Kommissionen at gøre det klart, at Kommissionens overvågningsopgave vil omfatte spørgsmål som f.eks. investeringer i jernbaneinfrastruktur, prisudvikling og kvalitet i jernbanetransporten og forpligtelser til offentlig tjeneste for passagertransport med jernbane, idet denne foranstaltning bl.a. vil kunne bidrage til at identificere flaskehalsproblemer på servicemarkedet.

### Netredegørelse

Kommissionen foreslår, at der indføres en regel om, at netredegørelsen offentliggøres på mindst to af EU's officielle sprog. Sigtet er at gøre netredegørelserne mere tilgængelige og dermed øge gennemsigtigheden.

### Kontrakter mellem kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere

Efter de nuværende EU-regler skal infrastrukturforvaltere gives incitamenter til at nedbringe både omkostningerne ved tilvejebringelse af infrastruktur og niveauet for adgangsafgifterne.

I direktivforslaget foreslår Kommissionen en regel om, at dette efterleves ved en aftale mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren af mindst fem års gyldighed, hvori er fastsat bestemmelser om statsfinansiering. Direktivforslagets bilag VII indeholder de grundlæggende principper og parametre for sådanne aftaler, bl.a. præstationsmål i henhold til netværkskapacitet, kundetilfredshed, togpræstation, forvaltning af aktiver, m.m. Ydermere foreslås det, at tilsynsorganet beføjes til at vurdere, om den planlagte mellem- til langsigtede budgetramme for infrastrukturspecifikationer for den pågældende periode er hensigtsmæssig til at opnå de aftalte præstationsmål samt til at fremsætte anbefalinger. Det foreslås videre, at hvis den kompetente myndighed ikke påtænker at følge disse anbefalinger, skal den give tilsynsorganet en begrundelse herfor. Kommissionen anfører, at en sådan uafhængig vurdering kan mindske risikoen for, at etablerede jernbanevirksomheder udnytter deres politiske styrke til at øve indflydelse på aftalerne.

### Afgiftsprincipper

De nuværende EU-regler indeholder en regel om, at afgifter for minimumsadgangsydelser (i Danmark kaldet baneafgifter) fastsættes som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten. Kommissionen foreslår en udbygning heraf, idet det foreslås, at fastsættelsen heraf (dvs. af de direkte omkostninger) skal ske i overensstemmelse med det foreslåede bilag VIII til direktivforslaget. Bilag VIII indeholder en opstilling af en række omkostninger, som de direkte omkostninger ikke omfatter.



Derudover foreslås det i bilaget, at infrastrukturforvalteren skal give tilsynsorganet en detaljeret begrundelse, hvis de direkte omkostninger for hele nettet som gennemsnit overstiger 35 % af gennemsnitsomkostningerne til vedligeholdelse, forvaltning og fornyelse af nettet beregnet pr. kørt togkilometer.

Kommissionen foreslår herudover en regel om, at når det i henhold til EU-lovgivningen er tilladt at opkræve afgifter for omkostninger ved støjgener fra vejgodstransport, skal infrastrukturafgifterne ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved støjgener, der er forårsaget af togdriften i overensstemmelse med forslaget i bilag VIII, punkt 2. I bilaget foreslås det, at der skal gælde en differentiering af afgifter for sporadgang på grundlag af støjspecifikationerne ved det rullende materiel, toget består af. Kommissionen anfører, at dette vil indebære et klart incitament til at modernisere infrastrukturen og navnlig til at investere i mere bæredygtige jernbaneteknologier.

Det foreslås videre, at infrastrukturafgifterne kan ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved andre miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften, idet en stigning i infrastrukturforvalterens samlede indtægter dog kun er tilladt, hvis sådanne afgifter er tilladt i EU-lovgivningen for vejgodstransport.

Derudover foreslås det, at de almindelige afgiftsprincipper ikke gælder for levering af servicefaciliteter (f.eks. adgang til passagerstationer), idet det foreslås, at afgiften for sådanne tjenesteydelser ikke må overstige omkostningen ved at levere dem samt en rimelig fortjeneste. For så vidt angår de såkaldte ekstraydelser (f.eks. strøm til elektrisk kørsel) og hjælpeydelser (f.eks. adgang til tele-net) foreslås det, at afgiften herfor i tilfælde, hvor ydelsen kun tilbydes af én leverandør, ikke må overstige omkostningen ved at levere ydelsen samt en rimelig fortjeneste.

### Undtagelser fra afgiftsprincipperne

Efter de nuværende EU-regler kan en medlemsstat med henblik på at få infrastrukturforvalterens omkostninger dækket fuldt ud opkræve tillæg, hvis markedet kan bære det. Afgiftsniveauet må dog ikke sættes så højt, at markedssegmenter, der som et minimum kan betale de omkostninger, der er direkte forbundet med jernbanedriften, samt en forrentning, som markedet kan bære, udelukkes fra at bruge infrastrukturen.

I direktivforslaget foreslås det, at disse markedssegmenter fastlægges i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i et bilag til direktivforslaget, efter at tilsynsorganet har godkendt dem. Kommissionen anfører, at sigtet er at forbedre sammenhængen i de nationale afgiftsordninger for sporadgang.

Herudover foreslår Kommissionen en regel om, at tog, som er udstyret med det europæiske togkontrollsystem (ETCS), og som kører på linjer, der er udstyret



med nationale styringskontrol- og signalsystemer, tilstås en midlertidig reduktion af infrastrukturafgiften som nærmere fastsat i et bilag til direktivforslaget.

Formålet er ifølge Kommissionen at afkorte den overgangsperiode, hvor strækninger er udstyret med både nationale signalsystemer og det europæiske togkontrolsystem (ETCS) og dermed mindske omkostningerne til infrastrukturvedligeholdelse.

### Præstationsordning

Kommissionen foreslår, at de nuværende EU-regler om præstationsordning uddybes, bl.a. på den måde, at infrastrukturforvalteren efter tilsynsorganets godkendelse aftaler de vigtigste parametre for præstationsordningen med jernbanevirksomhederne med henblik på at opnå et aftalt niveau af servicekvalitet og undgå at bringe en tjenestes økonomiske levedygtighed i fare. Der foreslås også en kategorisering af alle forsinkelser.

### Reservationsafgifter

Efter de nuværende EU-regler kan infrastrukturforvaltere opkræve en passende afgift for kapacitet, som er tildelt, men som ikke udnyttes. I tilknytning til denne regel, og for at sikre en så effektiv udnyttelse af infrastrukturen som mulig, foreslår Kommissionen en ny regel, hvorefter der skal opkræves en reservationsafgift, hvis der er mere end én ansøger til en togkanal, der skal tildeles inden for rammerne af den årlige køreplanslægning.

### Samarbejde mellem infrastrukturforvaltere

Kommissionen foreslår, at der indføres nye foranstaltninger til at sikre, at infrastrukturforvalterne samarbejder om fastlæggelsen af afgiftssystemer for trafik, der krydser mere end ét net.

Kommissionen foreslår endvidere yderligere regler vedrørende samarbejde mellem infrastrukturforvaltere om tildeling af infrastrukturkapacitet på mere end ét net. Desuden foreslås det, at Kommissionen og tilsynsorganerne underrettes om og indbydes til at deltage som observatører i alle infrastrukturforvalternes møder, hvor de fælles principper og metoder for tildeling af infrastruktur drøftes.

### Tildeling af infrastrukturkapacitet – planlægning

I tilknytning til de nuværende EU-regler om tildelingsproceduren foreslår Kommissionen en regel om, at infrastrukturforvalteren efter anmodning gratis skal stille en række oplysninger til rådighed for jernbanevirksomhederne, bl.a. om kanaler, som alle andre jernbanevirksomheder har anmodet om for de samme strækninger, kanaler, som er tildelt alle andre jernbanevirksomheder,





og udestående ansøgninger om kanaler for alle andre jernbanevirksomheder for de samme strækninger, resterende kapacitet som er til rådighed på de relevante strækninger og oplysninger om de kriterier, der anvendes ved tildeling af kapacitet.

Reglerne sigter på at skabe større gennemsigtighed på jernbanemarkedet.

### Kapacitetsforbedringsplan

Efter de gældende regler skal infrastrukturforvalteren foretage en kapacitetsanalyse, hvis infrastrukturen er erklæret overbelastet af infrastrukturforvalteren. Senest seks måneder efter færdiggørelsen af kapacitetsanalysen skal infrastrukturforvalteren fremlægge en kapacitetsforbedringsplan.

I tilknytning hertil foreslår Kommissionen en regel om, at tilsynsorganet kan afgive en udtalelse om, hvorvidt foranstaltningerne i kapacitetsforbedringsplanen er hensigtsmæssige.

### Tilsynsorgan

Direktivforslaget indeholder forslag til en række nye regler vedrørende tilsynsorganet uafhængighed med sigte på at styrke tilsynsorganernes tilsynskapacitet og troværdighed, herunder:

- yderligere regler til sikring af tilsynsorganets uafhængighed, bl.a. at tilsynsorganet har fulde beføjelser til at ansætte og forvalte personalet i tilsynsorganet, at tilsynsorganet skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet til at udføre sine opgaver, samt at formanden og bestyrelse skal vælges blandt personer, som ikke hverken direkte eller indirekte må have haft nogen stilling eller noget ansvar, nogen interesse eller noget forretningsforhold med de regulerede virksomheder eller enheder i en periode på tre år før deres udnævnelse og under deres mandat.
- i forhold til de nuværende EU-regler tydeliggøres det i højere grad i forslaget, at tilsynsorganet, hvor det er hensigtsmæssigt, skal træffe afgørelse på eget initiativ (altså uden en klage) med henblik på at korrigere en uønsket udvikling på jernbanemarkederne.
- der foreslås endvidere en regel om, at tilsynsorganets afgørelse ikke skal være underlagt kontrol fra anden administrativ instans' side, og at tilsynsorganet skal kunne håndhæve sine afgørelser med passende sanktioner, herunder bøder.

Kommissionen foreslår endvidere nye regler med henblik på at udvide tilsynsorganets kompetenceområder, herunder:



- det foreslås, at tilsynsorganets kompetence tillige skal omfatte afgørelser truffet af operatøren af en servicefacilitet vedrørende adgang til og opkrævning af afgifter for sådanne tjenester.
- der foreslås endvidere en regel om, at tilsynsorganet er beføjet til at gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne og, når det er relevant, jernbanevirksomheder, for at kontrollere, om bestemmelserne om adskillelse af regnskaber er overholdt.
- det foreslås, at infrastrukturforvaltere og nærmere fastsatte jernbanevirksomheder skal forelægge detaljerede forskriftsmæssige regnskaber for tilsynsorganet, der kan drage konklusioner vedrørende statsstøtte-spørgsmål, som det skal indberette til de ansvarlige myndigheder.
- endelig foreslås en række regler, der skal styrke samarbejdet mellem de forskellige tilsynsorganer i EU, bl.a. at de skal arbejde sammen i arbejdsgrupper, som mødes regelmæssigt, og om udveksling af oplysninger i forbindelse med sager om international jernbanetransport.

### Delegerede retsakter

Direktivforslaget indeholder ti bilag, bl.a. om lister over jernbaneinfrastrukturelementer, oplysninger til overvågning af jernbanemarkedet og krav vedrørende omkostninger og afgifter i forbindelse med jernbaneinfrastruktur.

Kommissionen foreslår regler om, at hvert enkelt bilag kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med en nærmere fastsat procedure, der vedrører udøvelse af delegation. Proceduren går ud på, at Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter og således foretage ændringer i bilagene. Samtidig foreslås regler om Europa-Parlamentets og Rådets tilbagekaldelse af delegation henholdsvis indsigelse mod delegerede retsakter.

### Gennemførelsesretsakter

Kommissionen foreslår, at Kommissionen på enkelte områder kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelse af de pågældende regler. Det foreslås f.eks. i forhold til de nuværende EU-regler om adgang til jernbaneinfrastruktur og – i relation til international passagertransport - begrænsning heraf.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor



Direktivforslaget vil, såfremt det gennemføres med dets nuværende indhold, medføre behov for ændringer i lov om jernbane og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S med tilhørende bekendtgørelser. Der vil således være behov for at foretage ændringer i de danske regler, der har gennemført den første jernbanepakke.

### 3. Høring

Forslaget har i perioden d. 22. september 2010 til d. 13. oktober 2010 været i høring hos EU-specialudvalget for transport samt følgende jernbaneorganisationer Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva, CLF Cargo, Hector Rail, Danske Veterantogsoperatørers Fælles repræsentation, DB Schenker Rail Denmark Services A/S, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Jernbanenævnet, Metroselskabet I/S, Nordjyske Jernbaner A/S.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Industri Transport (DI) påpeger indledningsvis, at jernbanetransport spiller en vital rolle for løsningen af en lang række af de mobilitets- og miljømæssige udfordringer, som fællesskabet og medlemsstaterne mødes med. DI bemærker, at effektive infrastrukturer, gennemsigtige transaktioner og processer, et åbent marked og aktiv konkurrence om kunderne er helt afgørende for, at jernbanesektoren kan møde disse udfordringer.

DI påpeger, at jernbanesektoren fortsat er præget af national protektionisme og manglende gennemsigtighed og udtrykker bekymring over, at en række vigtige elementer i 1. jernbanepakke fortsat ikke er gennemført i flere medlemslande. DI er enig i at der er behov for en grundig revision og målrettet revitalisering af reglerne fra første jernbanepakke.

DI påpeger, at en væsentlig årsag til den udviklingsmæssige træghed, der kendetegner en stor del af den europæiske jernbanesektor, netop har sin rod i begrænset konkurrence. DI bemærker, at en lang række af de problematikker, der forsøges afbødet gennem direktivet, fortsat vil bestå, så længe de driftsmæssige aktiviteter ikke konkurrenceudsættes i form af udbud.

DI støtter en fri og lige adgang til markedet for jernbanegodstransport. DI påpeger, at det er væsentligt, at jernbanegodstransporten udgør et væsentligt supplement til vejgodstransporten og søfarten. DI bemærker, at det opnås mest effektivt ved at investere i jernbaneinfrastrukturen og at skabe bedre interoperabilitet på jernbanen.

DI anbefaler overordnet set, at Danmark aktivt arbejder for at fastholde direktivforslaget i dets foreliggende form. DI foreslår endvidere, at udgangspunktet er, at ændringer kun støttes, såfremt de medvirker til øget markedsåbning.



På det mere konkrete niveau anbefaler DI følgende:

Side 12/60

- At der fra dansk side arbejdes for, at adgangen til undtagelse fra direktivets bestemmelser minimeres. Således bør jernbanelnet i by, forstæder og regional drift ikke kunne undtages fra reglerne, med mindre der er tale om integrerede systemer, hvor adskillelsen mellem infrastruktur og drift ikke giver mening i forhold til målsætningerne, eller systemer, der i praksis er adskilte fra det øvrige net, og hvor opfyldelse af reglerne ikke er samfundsøkonomisk og praktisk meningsfulde.
- At der fra dansk side arbejdes for, at organisatoriske adskillelser mellem infrastruktur og drift, jf. forslaget kapitel II, artikel 6, som minimum skal være baseret på en de facto juridisk adskillelse. Dvs. at interne organisatoriske "divisionsstrukturer" ikke accepteres som adskillelsesstruktur, fordi de i sig selv vil hæmme muligheden for at øge gennemsigtigheden.
- At der arbejdes for, at der i bestemmelserne om "økonomisk ubalance" og begrænsning af adgangen til passager-cabotage (jf. kapitel 2, afdeling 4) sikres en sondring mellem konkurrenceudsat og ikke-konkurrenceudsat jernbanedrift. Myndigheden bør således kun have mulighed for at begrænse cabotage, når der er tale om udbudt drift. Argumentet herfor er, at den udbudte drift er baseret på det økonomisk mest fordelagtige grundlag, og dermed er mest påvirkelig overfor økonomisk "ubalance". Derimod vil cabotage i forbindelse med ikke udbudt drift, ofte kunne medføre besparelser i omfanget af offentlige driftstilskud.
- At bilag IV (Oplysninger til overvågning af jernbanemarkedet) suppleres med data vedrørende trafikarbejde på passagerområdet (togkilometer), således at disse data kan anvendes og offentliggøres i en form, der sikrer løbende benchmarking af konkurrenceudsættelsen i de enkelte medlemslande.
- At det for direktivet så centrale begreb "servicefaciliteter" søges defineret i direktivets definitionsafsnit.

DSB bemærker indledningsvis, at DSB generelt tilslutter sig forslaget om intentioner om at simplificere og modernisere de tre direktiver i første jernbanepakke og konsolidere dem i et nyt samlet direktiv. DSB støtter endvidere Kommissionens erklærede mål med ændringerne:

- en gennemsigtig og holdbar finansiering af infrastrukturen,



- et niveau og en struktur for infrastrukturafgifterne, der forbedrer jernbaneoperatørernes konkurrenceevne i forhold til andre transportformer,
- en sikring af effektiv konkurrence ved at undgå konkurrenceforvridninger og ved at øge markedets gennemsigtighed samt
- en styrkelse af tilsynsorganerne gennem større uafhængighed og øgede beføjelser.

Med hensyn til konkrete forslag bemærker DSB, at DSB finder det positivt, at forslagets artikel 8 kræver, at infrastrukturforvaltningens finansielle forhold beskrives og fastlægges i en udviklingsstrategi, der dækker en periode på mindst fem år.

DSB er betænkelig ved flere af de foreslåede nye bestemmelser i forslagets artikel 31 og artikel 32 om infrastrukturafgifter. DSB påpeger, at det eksisterende princip for beregning af infrastrukturafgiften, hvorefter afgiften som hovedregel alene skal svare til de direkte omkostninger, der er forbundet med benyttelsen af infrastrukturen, vil blive noget svækket. DSB lægger vægt på, at det eksisterende princip fastholdes for ikke at vanskeliggøre den udvikling i jernbanesektoren, som har været den overordnede hensigt med jernbanepakkerne.

Derudover finder DSB, at bestemmelserne i de nævnte artikler, og bilag VIII pkt. 3, om markedssegmentering og bedømmelse af de enkelte segmenters evne til at betale en større infrastrukturafgift er urimeligt detaljerede og vil være særdeles vanskelige at anvende i praksis.

DSB påpeger, at for godstrafikkens vedkommende må betalingsevnen forventes især at afhænge af arten af og kvalitetskravene til de enkelte transportere, som infrastrukturforvalterne næppe har viden om og større markedsindsigt i.

DSB finder det endvidere tvivlsomt, om det for den væsentlige del af den europæiske passagertrafik, der udføres som public service på basis af kontrakter med offentlige trafik købere, overhovedet giver mening at beskæftige sig med betalingsevne i traditionel forstand. DSB bemærker, at det snarere er et spørgsmål om, hvorvidt de nødvendige midler til infrastrukturforvalterne skal tilføres fra den ene eller anden offentlige instans.

DSB finder generelt, at det særdeles detaljerede direktivforslag og dets mange, indholdstunge bilag, på en række punkter medfører en risiko for forøgede og overflødige transaktionsomkostninger i jernbanesektoren. DSB påpeger, at bilag VIII pkt. 4, eksempelvis stiller u hensigtsmæssigt detaljerede krav til den præstationsordning, der skal aftales mellem operatør og infrastrukturforvalter.



DSB påpeger, at forslagets artikel 13, der kræver uafhængighed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning imellem forvalterne af servicefaciliteter og jernbaneoperatører, der har en dominerende stilling på mindst ét af de markeder, hvor faciliteten benyttes, er for vidtgående. DSB bemærker, at der allerede i den generelle EU-ret og specifikt i artikel 5 i direktiv 2001/14 er fastlagt en klar ret for alle operatører til lige og ikke-diskriminerende adgang til sådanne væsentlige faciliteter. DSB vurderer, at en yderligere regulering af adgangszrettighederne og dermed oplagt risiko for divergens mellem 2 forskellige direktiver, er u hensigtsmæssig og risikerer at skabe flere problemer end den gavn, der forsøges opnået.

DSB påpeger endvidere, at kravene i forslagets artikel 55 om tilsynsorganets formand og bestyrelse forekommer at være urimelige og u hensigtsmæssige. DSB bemærker, at det formentligt vil være vanskeligt – især i de mindre medlemsstater – at finde tilstrækkeligt kvalificerede personer til tilsynsorganet, som ikke inden for de tre foregående år har haft stilling i eller direkte eller indirekte ansvar for nogle af de regulerede virksomheder.

Afslutningsvis bemærker DSB, at forslagets artikel 60-62 tillægger Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter vedrørende størsteparten af bilagene – uden om den fælles beslutningstagen. DSB kan - i betragtning af, at flere bilag udgør centrale dele af direktivforslagets substans - ikke tilslutte sig, at Kommissionen tillægges så vidtrækkende beføjelser til at foretage ændringer heri alene.

Dansk Transport og Logistik (DTL), der er en brancheorganisation for det danske transporterhverv på vej og bane, er generelt positivt indstillet over for forslaget.

DTL hilser det velkomment, at Kommissionen også for jernbaner forsøger at tackle problemet med afgifter for brug af infrastruktur. DTL bemærker, at der skal være lighed for alle transportformer i forbindelse med opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur og for eksterne omkostninger. DTL fremhæver endvidere, at afgifter skal tilbageføres til transporterhvervet. Det skal gælde både vejafgifter og baneafgifter. DTL påpeger, at teksten i artikel 31.5 om at medlemsstater selv kan bestemme, hvad ekstra indtægter anvendes til, derfor ikke er acceptabel. DTL bemærker, at DTL er klar over, at teksten ikke er et nyt forslag.

DTL hilser ambitionen om at fremme investeringerne i jernbaner velkommen. DTL stiller sig dog tvivlende over for, om pligten i art. 8 til at udarbejde udviklingsstrategier, som gør det muligt at opfylde mobilitetsbehov, er tilstrækkelig konkret – særligt i forhold til en diffust formuleret ambition om mere gods på skinner. DTL bemærker, at det kunne være relevant i art. 8 at tilføje et krav om en klar udmelding i forbindelse med disse strategier om ambitionerne for jernbanegods i de enkelte medlemslande. I relation til finansiering af infrastruktur



generelt i EU – både for vej og bane – bemærker DTL, at der er store udfordringer generelt, og at en egentlig løsning på dette ikke skal forventes gennem et direktiv af denne type, men snarere et større initiativ, der tilvejebringer nye kilder til finansiering, uden at det belaster mobilitet med nye afgifter, der vil hindre udnyttelsen af infrastrukturen.

Afslutningsvis understreger DTL betydningen af, at teksten i art. 17 fastholdes, således at ejerskabsmulighederne fastholder fleksibilitet.

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

Direktivforslagets statsfinansielle konsekvenser vurderes umiddelbart at være begrænsede. Derimod er det vanskeligere at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser på nuværende tidspunkt. Som det fremgår af det ovenstående, foreslår Kommissionen en række tiltag, der skal bidrage til en forbedring af jernbaneinfrastrukturen. Erfaringsmæssigt er investeringer i jernbaneinfrastruktur meget omkostningstunge og således behæftet med potentielle væsentlige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser. I relation hertil er det dog vigtigt at tilføje, at der i Danmark allerede foregår en betydelig indsats i forhold til den danske jernbaneinfrastruktur, herunder fornyelse og vedligeholdelse af den eksisterende infrastruktur samt etablering af nye banestrækninger.

Der bør også henvises til de dele af Kommissionens forslag, der indeholder nye tiltag i forhold til infrastrukturafgifterne, idet det på nuværende tidspunkt er vanskeligt at vurdere, om disse forslag vil indebære statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Administrativt bemærkes det, at flere af Kommissionens forslag indebærer yderligere opgaver for de danske aktører i jernbanesektoren, først og fremmest for infrastrukturforvalteren (Banedanmark) og tilsynsorganet (Jernbanenævnet).

#### 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i direktivforslaget, at målene for forslaget, dvs. fremme af udviklingen af jernbanerne i EU, fastsættelse af hovedprincipperne for udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og koordinering af medlemsstaternes ordninger vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og afgifter for brug heraf, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne. Det skyldes, at udstedelsen af sådanne licenser og driften af væsentlige dele af jernbanenettene helt klart har internationale aspekter, og at der skal tages hensyn til behovet for at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgan-





gen til infrastrukturen. På denne baggrund anfører Kommissionen, at de nævnte mål på grund af deres grænseoverskridende aspekter bedre opfyldes af EU.

Det er regeringens foreløbige vurdering, at nærhedsprincippet er overholdt. Således vurderer regeringen overordnet, at etablering af et egentligt indre marked for jernbanetransporttydelser, herunder udvikling og forbedring af jernbanesektorens konkurrenceevne, bedst opnås ved hjælp af ensartede regler og vilkår, der fastsættes på EU-niveau, frem for fastsættelse heraf på nationalt niveau.

## 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv over for Kommissionens forslag om at sammenkrive de nuværende direktiver under 1. jernbanepakke til ét direktiv, ligesom regeringen er positivt indstillet i forhold til de dele af forslaget, der vedrører forenkling, præcisering og modernisering.

Regeringen må dog konstatere, at mange af Kommissionens forslag til nye regler ikke kan forventes på effektiv måde at adressere de problemer, som der er i den danske og europæiske jernbanesektor. Nyten af de nye tiltag, som Kommissionen foreslår, bør således holdes op mod, om de er egnede til at tiltrække flere passagerer henholdsvis mere gods til jernbanen. I direktivforslagets nuværende form er der desværre en risiko for, at en del af de nye tiltag vil føre til en yderligere bureaukratisering (og overregulering) af jernbanesektoren uden væsentlig effekt på passagertal eller gods. Regeringen lægger stor vægt på og vil arbejde for, at der kun indføres nye tiltag, i det omfang de kan forventes at føre til flere passagerer eller mere gods.

I tilknytning til dette centrale punkt er det ligeledes af stor vigtighed for regeringen, at der generelt sker en forenkling af direktivforslagets artikler og bilag. Jernbanesektoren har brug for klare og enkle rammebetingelser, ikke en række detaljerede og komplicerede forskrifter. Regeringen vil arbejde for, at direktivforslaget fører til en reel forenkling af EU's regulering på området.

I forhold til de enkelte dele af direktivforslaget bemærkes særligt følgende.

For så vidt angår forslaget til præciserende regler om adskillelse af regnskaber, vurderes det, at disse ikke vil medføre yderligere krav for de danske aktører. Regeringen vil arbejde for, at der ikke i forhandlingerne sker en videreudbygning af de foreslåede krav med henblik på at undgå unødvendig bureaukratisering.

I relation til forslaget om en "udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen" finder regeringen, at det er fornuftigt at anlægge et flerårigt perspektiv på jernbanesektoren. Dette skal kunne indpasses i et dansk system, med årlige finanslove og en flerårig politisk aftale om midler til fornyelse og vedligeholdelse af banenettet.





Regeringen er afvisende over for Kommissionens forslag vedrørende betingelser for adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser (som for eksempel passagerstationer, værksteder m.m.). Især forslaget om, at dele af en facilitet kan blive stillet til rådighed for andre jernbanevirksomheder, vækker bekymring.

Problemet er, at en jernbanevirksomhed ikke kan være sikker på at kunne udnytte sin investering fuldt ud, men tværtom kan blive tvunget til at dele den med andre jernbanevirksomheder. Det kan hæmme jernbanevirksomhedernes lyst til at investere, hvilket er essentielt for sektorens fremtid.

Regeringen er kritisk over for forslaget vedrørende Kommissionens overvågning af udviklingen i den europæiske jernbanesektor. Det er især omfanget af de oplysninger, som medlemsstaterne i henhold til forslaget skal sende til Kommissionen, der vækker bekymring. Sådan som listen er foreslået (med krav om oplysninger om alt fra udvikling i jernbanetransportresultater, kompensation for offentlige serviceforpligtelser, tilsynsorganer, beskæftigelsen i sektoren til infrastrukturafgifter og -investeringer), mener regeringen, at det vil lede til unødige administrative byrder for alle aktørerne i sektoren.

Regeringen finder, at der skal sikres lige konkurrencevilkår for de forskellige transportformer, herunder også i forbindelse med indførelse af eventuelle miljøafgifter.

I relation til afgifter finder regeringen endvidere, at Kommissionens fortolkningsforslag til, hvordan infrastrukturafgifterne skal beregnes, er uklart. Regeringen bemærker, at der under Bilag VIII alene er en opremsning af, hvad de direkte omkostninger ikke omfatter. Der savnes en opremsning – eller en beregningsmodel – for, hvad de direkte omkostninger omfatter. Dette bør indarbejdes i direktivforslaget.

Regeringen er afvisende over for Kommissionens forslag om at udvide tilsynsorganets kompetenceområder til også at omfatte mere "policy"-betonede aktiviteter.

For regeringen er det vigtigt, at tilsynsorganets karakter af "dømmende" og overvågende myndighed bevares. Formålet med tilsynsorganet er netop markedsovervågning og efterprøvelse af de udøvende myndigheds beslutninger. Det betyder, at tilsynsorganet ikke bør være involveret i udøvende myndighedsaktiviteter såsom fastsættelse af infrastrukturafgifter, statens investeringer i infrastrukturen, infrastrukturforvalterens virksomhedsplan etc. Det skyldes flere forhold. En sådan involvering vil gøre det vanskeligt for tilsynsorganet efterfølgende at prøve lovligheden af afgørelser, der relaterer sig til eller udspringer af sådanne aktiviteter. Det er derudover problematisk, at tilsynsorganet, hvis det tilføres "policy"-betonede opgaver, ikke er undergivet politisk kontrol. Endvidere vil en udvidelse af kompetencerne til også at omfatte de policy-



betonede kompetencer medføre mindre gennemsigtighed for aktørerne på jernbaneområdet med hensyn til de forskellige myndigheders roller.

Hvad angår forslaget om delegerede retsakter, er regeringen ikke overbevist om, at jernbaneområdet er egnet til dette. Hovedproblemet er, at bilagene ikke kan anses for at vedrøre "ikke-væsentlige elementer", således som Lissabontraktaten lægger op til. Især er det et problem i relation til Bilag VII (kontraktmæssige aftaler mellem kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere) og Bilag VIII (krav vedr. omkostninger og udgifter i forbindelse med jernbaneinfrastrukturen). Indholdet af disse bilag er centrale dele af direktivforslagets substans og har politisk og økonomisk betydning. De egner sig derfor ikke til delegation.

I bilag VIII gør dette sig særligt gældende for pkt. 9 omhandlende minimumserviceniveau i tilfælde af eventuelle strejker. For regeringen er det afgørende, at EU ikke regulerer eller griber ind i konfliktretten på arbejdsmarkedet.

Ligeledes må det – i forlængelse af bemærkningerne ovenfor om Kommissionens overvågning – påpeges, at bilag IV (Oplysninger til overvågning af jernbanemarkedet) er problematisk, idet det allerede med det nuværende indhold er for vidtgående og i tilfælde af delegation vil kunne udvides yderligere af Kommissionen.

Regeringen går ind for fælles regler om kommerciel forvaltning af jernbanevirksomheder. Men reglerne bør åbne op for mere fleksibilitet i forhold til ministerens mulighed for at udøve sin indflydelse som ejer af virksomheden, end der gives aktionærer i henhold til national selskabslovgivning. I flere lande, herunder Danmark, er ejerforholdene i forhold til de nationale jernbanevirksomheder præget af forskellige hybrider mellem privat og offentlig, hvorfor den nationale selskabslovgivning ikke altid er passende.

Det er regeringens opfattelse, at medlemsstater også fremover bør bevare deres ret til at bestemme, at kun jernbanevirksomheder skal have mulighed for at indgive ansøgning om infrastrukturkapacitet.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Siden behandlingen på rådsmødet i december 2010 har forslaget har været til forhandling i rådets transportarbejdsgruppe på en næsten ugentlig basis. Det ungarske formandskab ønsker, at nå så langt i forhandlingerne mellem medlemsstaterne som muligt. Formandskabet har dog måtte sande, at der er tale om et stort og komplekst forslag, som på nogle af de centrale punkter møder bred modstand. Formandskabet arbejder for, at der skal vedtages generel indstilling på rådsmødet den 16. juni 2011.



Indtil videre tegner der sig et billede af, at de fleste af medlemsstaterne støtter Kommissionens forslag om at forenkle og præcisere regler i første jernbanelov, men at de fleste - ligesom Danmark - er imod Kommissionens foreslåede brug af delegerede retsakter, og de foreslåede udvidede "policy" kompetencer til tilsynsorganerne.

For så vidt angår Kommissionens forslag vedr. betingelser for adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser har der ikke været den samme brede modstand blandt medlemsstaterne. Endvidere har Kommissionen - bl.a. som svar på Danmarks påpegnelse af, at Kommissionens forslag vil hæmme jernbaneverksamhedernes interesse i at investere i servicefaciliteter - præciseret, at jernbaneverksamheder, som skal stille en servicefacilitet til rådighed for andre jernbaneverksamheder, kan kræve behørig leje for brugen af faciliteten eller vil have mulighed for at sælge faciliteten til den pågældende jernbaneverksamhed. Endvidere er det tanken at nybyggede værksteder, som er bygget med henblik på vedligehold af specifikt rullende materiel, skal kunne reserveres i fem år til den jernbaneverksamhed, som ejer det pågældende materiel. Kommissionen vil ændre forslaget i overensstemmelse med disse betragtninger.

## 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentet fremlagde den 19. april 2011 udkast til betænkning. Udkastet til betænkning går i en anden retning end Kommissionens forslag på visse punkter. Bl.a. ønsker Parlamentet fuldstændig organisatorisk adskillelse mellem infrastrukturforvalter og jernbaneverksamhed, forstærkning af bestemmelserne om adgang til servicefaciliteter samt udbygning af Kommissionens overvågning. Herudover ønsker Parlamentet ikke at svække Regulatory Bodys kompetencer, men ser gerne samspillet mellem Kommissionen og Regulatory Body forstærket. I forhold til brugen af delegerede retsakter, fastholder Parlamentet disse, men visse dele af bilagene anses dog som væsentlige, hvorfor de ikke bør ændres ved delegerede retsakter.

Forslaget er programsat til vedtagelse i Parlamentets Transport og Turisme udvalg den 12. juli 2011 og forventes derefter sat på til vedtagelse på Parlamentets plenarforsamling den 13. september 2011.

## 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har været forelagt Europaudvalget til orientering den 26. november 2010.



Dagsordenspunkt 2: Kommissionens hvidbog – En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem

KOM (2011) 144

Nyt notat

Resumé:

Kommissionen fremsatte den 28. marts 2011 sin hvidbog og tilknyttede arbejdsdokumenter om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem.

Hvidbogen præsenterer Kommissionens syn på fremtidens transport, og de nøgleforanstaltninger der vurderes at være nødvendige. En hovedmålsætning er at reducere afhængigheden af olie og reducere udledningen af drivhusgasemissioner med 60% i 2050 i forhold til 1990-niveau uden at sætte effektiviteten og mobiliteten på spil.

For at opnå hovedmålsætningen præsenteres 10 delmål og 40 forskellige initiativer, der er relateret til udviklingen af det indre marked på transportområdet, teknologi og adfærd, infrastruktur og finansiering og EU's eksterne dimension.

På rådsmødet den 16. juni ventes en politiske drøftelse af hvidbogen på baggrund af en række spørgsmål udarbejdet af formandskabet.

## 1. Baggrund og indhold

Hvidbogen og arbejdsdokumenterne blev fremsat af Kommissionen den 28. marts 2011. Hvidbogen forelå i dansk sprogversion den 28. marts 2011.

Hvidbogen peger indledningsvis på, at transport er af fundamental betydning for vores økonomi og at mobilitet er vital for det indre marked og for borgere, der kan nyde friheden ved at rejse.

Det anføres, at den fremtidige velstand på vores kontinent vil afhænge af evnen til at alle regioner forblive fuldt ud og konkurrencedygtigt integreret i verdensøkonomien.

Derudover vurderes det, at det er nødvendigt at mindske afhængigheden af olie og samtidig at emissionerne af drivhusgasser skal reduceres drastisk. Kommissionen peger på, at reduktionen bør være mindst 60% i 2050 i forhold til 1990 niveau. Målet i 2030 vil være at reducere med omkring 20% under 2008-niveau.



Siden den første store oliekrise for 40 års siden er transport blevet mere energieffektivt, men er stadig afhængig af olie. Transport er blevet renere, men er pga. stigende volumen stadig en stor kilde til støj og lokal luftforurening.

Kommissionen peger derudover bl.a. på vigtigheden af nye teknologier, herunder i forhold til køretøjer, trafikstyringsystemer og emissioner

Desuden peges på infrastruktur og mobilitets positive betydning for økonomisk vækst, velstand og jobs.

På den baggrund præsenteres Kommissionens syn på fremtidens transport i afsnit 1.1 "En plan for et konkurrence- og bæredygtigt transportsystem" og de nøgleforanstaltninger der skal til i afsnit 1.2 "Strategien – hvad skal der til".

### 1.1 En plan for et konkurrence- og bæredygtigt transportsystem

For at nå Kommissionens 60% målsætning for drivhusgasemissioner, samtidig med at transporten vokser og mobiliteten støttes, peges der bl.a. på, at det er vigtigt med sammenhæng på EU-niveau. Som eksempel nævner Kommissionen en situation, hvor én medlemsstat udelukkende satser på elbiler mens en anden satser på biobrændsler. Dette ville ødelægge konceptet om frit at rejse på tværs af Europa.

Kommissionens vurderer, at udfordringen ligger i at gøre en ende på transportsystemets olieafhængighed uden at sætte effektiviteten og mobiliteten på spil. I praksis betyder det ifølge Kommissionen, at transportsektoren skal bruge mindre og renere energi, gøre bedre brug af den moderne infrastruktur og reducere de negative påvirkninger for miljøet og naturressourcer som vand, land og økosystemer.

Kommissionen anfører, at der er brug for nye transportmønstre, så de større mængder fragt og højere antal rejsende kan transporteres samlet til destinationen på den mest effektive (kombinerede) måde. Kommissionen vurderer, at individuel befordring kun bør benyttes på den sidste del af rejsen og med miljøvenlige køretøjer. I den forbindelse skal der satses på køretøjers energieffektivitet, multimodale logistikkæder og forbedrede trafikstyrings- og informationssystemer.

#### 1.1.1 Et effektivt centralt netværk for multimodal befordring og transport mellem byer

På de mellemlange distancer vurderer Kommissionen, at de nye teknologier vil være knapt så udviklede, og ikke på egen hånd kan løse problemerne med emissioner og trængsel. Det indebærer, at passagererne skal være bedre til at bruge bus, tog og fly, og at der inden for godstransporten skal gøres brug af multimodale løsninger som sø- og jernbanetransport til længere transport.



Kommissionen vurderer desuden, at godstransport på korte og mellemlange distancer (under 300 km.) skal forblive på lastbiler. Der er derfor vigtigt at øge deres effektivitet.

På jernbaneanrådet mener Kommissionen, at der er behov for investeringer for at udvide og opgradere kapaciteten af jernbanenetværket.

Der peges desuden på havnens store betydning som logistikcentre og på vigtigheden af effektiv baglandsinfrastruktur.

#### 1.1.2 Lige konkurrencevilkår på verdensplan for langdistancebefordring og interkontinental fragt

På de lange distancer finder Kommissionen, at søfarts- og luftfartssektorerne i sig selv er globale. Kommissionen vurderer, at flyene skal blive mere effektive og at lufthavnenes kapacitet skal udvikles.

På søfartsområdet finder Kommissionen at EU i samarbejde med IMO og andre internationale organisationer bør stræbe mod almen anvendelse og håndhævelse af høje standarder for sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdsbetingelser og mod at komme pirateri til livs. Søtransporten kan og skal forbedre sin miljøindsats både ved hjælp af teknologi, bedre brændstoffer og drift. Samlet set vurderer Kommissionen at CO<sub>2</sub>-emissionerne fra søtransport skal reduceres med 40 % (om muligt 50 %) inden 2050 i forhold til niveauet for 2005.

#### 1.1.3 Ren by- og pendlertrafik

I forhold til bytrafik peger Kommissionen på, at den er ansvarlig for ca. en fjerdedel af CO<sub>2</sub> emissioner fra transport og at 69% af alle trafikulykker sker i byerne. Kommissionen vurderer, at en gradvise udfasning i bymiljøet af køretøjer, der bruger konventionelt brændstof, i høj grad vil bidrage til mindre afhængighed af olie, og at drivhusgasemissioner og luft og støjforureningen nedbringes. Kommissionen vurderer desuden, at der skal udvikles passende optanknings /opladningsforhold for nye køretøjer.

Kommissionen anfører ligeledes, at indførelse af vejbetaling og færre skatteforvridninger også kan opmuntre til at bruge den offentlige transport og gradvis indføre alternative fremdriftssystemer.

#### 1.1.4 Ti mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem: benchmarks for at nå reduktionsmålet for drivhusgasemissioner på 60 %

For at nå 60% målsætningen peger Kommissionen på følgende ti mål:

(1) Halvere brugen af køretøjer, der bruger konventionelt brændstof i bytransporten inden 2030. Udfase dem i byerne inden 2050. Opnå stort set CO<sub>2</sub>-fri bylogistik i større bycentre inden 2030.



- (2) Få andelen af bæredygtige flybrændstoffer med lave CO<sub>2</sub>-emissioner op på 40 % inden 2050 og nedbringe EU's CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibsbunkerfuel med 40 % (om muligt 50 %).
- (3) 30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km bør overgå til andre transportformer såsom jernbane- eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050. Effektive og grønne godstransportkorridorer skal bidrage hertil. Hvis vi skal nå det mål, skal der udvikles passende infrastruktur.
- (4) Færdiggøre et europæisk højhastighedsjernbanenetværk inden 2050. Tre-doble de eksisterende højhastighedsjernbanenetværk inden 2030 og bibeholde et tæt jernbanenetværk i alle medlemsstaterne. Inden 2050 bør størstedelen af al mellemdistancepassagertransport foregå med tog.
- (5) Etablere et fuldt ud funktionsdygtigt og multimodalt centralt TEN-T-netværk inden 2030 med et netværk af høj kvalitet og høj ydeevne inden 2050 og dertil hørende informationstjenester.
- (6) Forbinde alle centrale lufthavne med (højhastigheds)jernbanenetværk inden 2050 og forbinde alle centrale havne med godsjernbaner og om muligt med de indre vandveje
- (7) Tage en moderniseret infrastruktur til luftfartsstyring (SESAR) i Europa i brug inden 2020 og færdiggøre det fælles europæiske luftfartsområde. Anvende tilsvarende styringssystemer til land- og søtransport (ERTMS, ITS, SSN og LRIT, RIS). Tage det europæiske globale satellitnavigationssystem (Galileo) i brug.
- (8) Etablere en ramme for et europæisk informations-, forvaltnings- og betalingssystem til multimodal transport inden 2020.
- (9) Nå et mål om tæt ved nul dødsulykker i trafikken inden 2050. EU sigter ligeledes mod at halvere antallet af trafikofre inden 2020. Sikre, at EU er førende inden for transportsikkerhed på alle transportområder.
- (10) Tage et skridt mod fuld udnyttelse af principperne om brugerbetaling og "forureneren betaler" samt styrke den private sektors vilje til at fjerne konkurrenceforvriddinger, herunder skadelige støttetildelinger, skabe indtægter og sikre finansiering af kommende transportinvesteringer

## 1.2 Strategien – hvad skal der til

### 1.2.1 Et fælles europæisk transportområde



For at kunne gennemføre ovenstående plan peger Kommissionen på, at der skal etableres en effektiv ramme for transportbrugere og –operatører, at nye teknologier tages tidligt i brug, samt at den rette infrastruktur bliver udviklet.

Herunder fremhæves at der er nødvendigt at fuldføre det indre marked på transportområdet, at innovation er afgørende og at der skal sikres passende investeringer.

Kommissionen peger på, at det fælles europæiske luftrum skal gennemføres som planlagt samt at det indre marked for jernbaneydelser er den transportform, hvor der stadig er flest flaskehalse og derfor skal færdiggøres. Derudover peges der på søtransportområdet på mulighederne med "Blue Belts" og forenklingen af formaliteter for skibe der sejler mellem EU havne.

Kommissionen anfører, at markedsåbningen skal gå hånd i hånd med kvalitetsjob og -arbejdsforhold

Kommissionen peger på transportsikkerhed, som en høj prioritet, og på at der skal sikres et højt sikkerhedsniveau med minimum besvær.

Antallet af trafikdræbte i EU blev næsten halveret i det sidste årti. Initiativer inden for teknologi, håndhævelse, uddannelse og særlig fokus på de bløde trafikanter er nøglen til en kraftig nedgang i disse tab af menneskeliv.

### 1.2.2 Innovation for fremtiden – teknologi og adfærd

Kommissionen anfører, at der skal mere end én teknologisk løsning til at komme ud af olieafhængigheden. Det kræver et nyt transportkoncept støttet af en række nye teknologier og mere bæredygtig adfærd. Teknologisk innovation kan gøre omstillingen til et mere effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem hurtigere og billigere ved hjælp af tre hovedfaktorer: køretøjers effektivitet kan øges, energiforbruget kan gøres renere bl.a. med nye brændstoffer og informations- og kommunikationssystemerne kan gøre det muligt at udnytte infrastrukturen bedre og skabe mere sikker drift.

Kommissionen peger på, at den vil udtænke en forsknings- og udviklingsstrategi for transportsektoren der identificerer egnede styringsformer og finansieringsinstrumenter med henblik på at sikre en hurtig implementering af forskningsresultater. Dette gør sig særligt gældende i forhold til olieafhængigheden.

Kommissionen finder at forsknings- og innovationspolitikken inden for transport bør i stigende grad støtte udviklingen og indførelsen af de nøgleteknologier, der skal til for at gøre EU's transportsystem moderne, effektivt og brugervenligt.

Kommissionen vurderer, at det er vigtigt at få indført et intelligent billetteringssystem, der dækker flere transportformer, med en fælles EU-standard, der





overholder EU's konkurrenceregler. Dette gælder både for passagertransport og godstransport.

I byerne angiver Kommissionen, at der er brug for en blandet strategi, der omfatter fysisk planlægning, prisordninger, effektiv offentlig transport- og infrastruktur-tjenester til ikke motoriserede transportformer og opladning/ tankning af renere køretøjer for at mindske trafikoverbelastning og emissioner. Byer over en vis størrelse opfordres til at udvikle bymobilitetsplaner, der tager højde for disse elementer. Kommissionen peger desuden på, at der er behov for en EU-baseret ramme til at gøre ordninger med brugerbetalingsordninger interoperable.

### 1.2.3 Moderne infrastruktur, intelligent prisfastsættelse og finansiering

Kommissionen anfører, at Europa har brug for et centralt netværk af korridorer, der kan transportere store og konsoliderede mængder af gods og passagerer effektivt og med lave emissioner. Det skal ske ved hjælp af mere effektive kombinationer af flere transportformer samt en udbredt anvendelse af avanceret teknologi og infrastruktur til forsyning af rene brændstoffer.

Kommissionen peger på, at der på trods af udvidelsen af EU stadig er store uligheder i transportinfrastrukturen mellem øst og vest, og det skal der tages fat på.

Kommissionen vurderer at et velfungerende transportnetværk kræver betydelige ressourcer. Omkostningerne til at udvikle infrastrukturen i EU, så den svarer til efterspørgslen, anslås til over 1,5 billioner EUR for perioden 2010-2030.

I forhold til finansiering vurderer Kommissionen, at transportskatte og -afgifter skal omlægges, så der opnås en større anvendelse af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler".

I forlængelse af "Eurovignette-direktivet" vil Kommissionen undersøge en gradvise indfasning af et obligatorisk og harmoniseret internaliseringssystem for erhvervskøretøjer på hele netværket mellem byområder.

Kommissionen vil desuden udvikle retningslinjer for indførelsen af internaliseringsafgifter for alle køretøjer og for alle de vigtigste eksternaliteter. Det langsigtede mål er at anvende brugerbetaling for alle køretøjer på hele netværket for som det mindste at afspejle vedligeholdelsesomkostningerne til infrastrukturen, trængsel, luft- og støjforurening. Herudover vil Kommissionen undersøge forslag til forbedring af transportbeskatning og opmuntre til, at der hurtigt indføres renere køretøjer.

## 1.3 Den eksterne dimension



Kommissionen peger på, at transport er et internationalt anliggende. Derfor går de fleste af transportudviklingsforanstaltningerne i køreplanen ud over EU's grænser. Kommissionen vil fortsat prioritere at åbne tredjelandes markeder for tjenesteydelser, produkter og investeringer i trafik.

Kommissionen vil bl.a. fokusere på at udvide reglerne om det indre marked via arbejde i internationale organisationer (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, de internationale flodkommissioner osv.)

#### 1.4 Bilag I: Liste over initiativer

I forlængelse af ovenstående præsenterer Kommissionen 40 konkrete initiativer i bilaget og arbejdsdokumentet til hvidbogen.

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

Hvidbogen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige konsekvenser.

#### 3. Høring

Hvidbogen og arbejdsdokumentet er sendt i høring med frist tirsdag den 24. april 2011 i EU-specialudvalget for transport samt følgende organisationer:

Dansk Energi, Danske Maritime, Greenpeace, Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, NOAH, WWF, Organisationen for Vedvarende Energi, Bilfærgernes Rederiforening, CO-industri, HORESTA, DS Håndværk og Industri, Dansk Navigatørforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rejseankennævnet og Sømændenes Forbund (3F).

Følgende høringssvar er modtaget:

#### International Transport Danmark

"Der er betydelige udfordringer for fremtidig dansk beskæftigelse og velfærd forbundet med, at Danmark aldrig kan blive andet end en lille randstat til vækst- og forbrugsmarkederne syd for den dansk-tyske grænse. Det danske samfund er afhængig af effektiv og billig adgang til disse stærkt konkurrenceudsatte markeder og til de betydende europæiske drejeskiver for den oversøiske sø- og luftfragt.

ITD finder det derfor glædeligt, at EU-Kommissionen i den nye hvidbog om fremtidens transport slår fast, at de kommende fælles EU-transportpolitiske tiltag ikke vil "give køb på mobiliteten". Det er positivt, at fokus for den fælles transportpolitik rettes mod at gøre mobiliteten for både personer og gods effektiv og at en væsentlig forudsætning er at få det indre marked til at fungere på transportområdet.



Effektiv godsmobilitet forudsætter god og tilstrækkelig infrastruktur samt fælles europæiske rammevilkår, der understøtter fremfor at begrænse aktørernes muligheder for at udvikle og udbyde effektive logistik- og transportløsninger.

Hvidbogen tænker stort og langsigtet i de fleste afsnit, og det kan ITD i princippet kun bifalde. Vi ser frem til at deltage i udviklingen af "det fælles europæiske transportområde" uden nationale begrænsninger og restriktioner. Men udfordringerne er talrige på vejen derhen: Vi skal udvikle mobiliteten, øge produktiviteten i godstransporten, gøre godstransport endnu mere sikker på alle niveauer og løse sektorens olieafhængighed og klimaproblemer.

Det er dog foruroligende, at EU-Kommissionen øjensynligt falder tilbage til tidligere tiders romantiske forestillinger om, at transportmængder og transportmiddelvalg kan styres politisk uden velfærdstab til følge. Det kan undre, at man i Bruxelles ikke forholder sig selvkritisk til, hvad man har opnået med tidligere målsætninger og mirakelkure – som fx Marco Polo-programmerne, der til trods for massive EU-støttemidler kun i meget begrænset omfang har formået at flytte gods fra vej til skib. ITD vil konsekvent sætte sig mod de elementer, hvor tankerne er for indskrænkede eller for lidt visionære. Vi vil arbejde mod enhver ubegrundet begrænsning, restriktion eller konkurrenceforvridning i det fælles europæiske transportmarked. Til gengæld støtter vi teknologisk udvikling og smidiggørelse af regelsættene.

Liberaliseringer er nødvendige, og vi er derfor meget tilfredse med, at hvidbogen foreslår fortsat liberalisering. Det må meget gerne betyde en fjernelse af cabotage-begrænsningerne, som jo er kunstige hindringer mod at udnytte transportfirmaernes produktionsapparat effektivt.

Der er også brug for bedre regler for køre- og hviletid samt lempelser for vægt og dimensioner. Det er vigtigt, at modulvogntog anerkendes som et effektivt og miljøvenligt tiltag i alle EU-lande.

#### Farlig vanetænkning omkring jernbanen

Men det er en skuffelse at konstatere, at midlerne i Hvidbogen ikke altid lever helt op til målene. Den nye hvidbog falder desværre tilbage i forestillingen om, at overflytning af gods fra vejtransport til jernbane- og søtransport er løsningen på Europas mobilitetsproblemer. Det er den gamle sang igen, som er gentaget mange gange i de seneste 20 år, men med meget begrænsede resultater.

I princippet er det sund fornuft, at langdistancetransporter så vidt muligt udføres ad søvejen eller på jernbanen. Men liberaliseringer bør speedes væsentligt op på jernbaneområdet, som er håbløst bagefter både teknisk og organisatorisk. Det er en forudsætning for et bedre samarbejde mellem bane og gummi-hjul om kombinerede transportere, som vi i ITD gerne ser fremmet.



En anden forudsætning er, at jernbanetransport kun vælges, hvor det er bedst og billigst. ITD må melde helt fra, når skiftet til andre transportformer tvinges igennem ved at fordyre lastbiltransporten med ensidige vejskatter eller andre reguleringer. Det gør kun den samlede mobilitet dyrere for europæisk erhvervsliv, og er særlig skadeligt for erhvervslivets overlevelsesvilkår i randstaterne – herunder i Danmark. EU og Kommissionen må én gang for alle erkende, at effektiv vejgodstransport er et helt afgørende element for at få det moderne samfund til at fungere. Det medfører, at vejtransporten skal udvikles og skal tilføres investeringsmidler til infrastruktur, teknologi, uddannelse og øvrige faciliteter i stedet for at blive belastet af kunstige afgifter, som skal fremme andre og dyrere transportformer. Senest forsøger EU-Kommissionen med sit nye energibeskatningsforslag KOM(2011)169 at fordyre lastbiltransporten med højere dieselaftgifter, vel vidende at der ikke i mange år frem kan forventes alternativer til dieselmotoren for lastbiltransporten.

Vi må dog konstatere, at EU allerede har tabt de første slag om transportafgifterne. Den manglende politiske enighed mellem medlemsstaterne for otte-ti år siden slår nu tilbage i form af en stribe nationale vejskatordninger, som er i direkte modstrid med tanken bag Det indre Marked. Her har vi fra dansk side en lang og drøj udfordring i at skubbe udviklingen den anden vej, så EU's transportmarked ikke bliver hæmmet af nationale "vejspærringer" på lang sigt. Høj godsmobilitet er forudsætningen for høj vækst – og begge dele kræver højt til loftet hos de politiske beslutningstagere i de kommende år."

#### Dansk Transport og Logistik "Generelle bemærkninger"

Hvidbogen kaldes en køreplan, og den indeholder en række konkrete mål på mellemlangt og langt sigt. Men i forhold til andre køreplaner savner den afgørende to elementer: klare indikationer for hvornår, hvilke initiativer vil blive taget – og ikke mindst af hvem.

En lang række af de angivne initiativer er langsigtede i deres karakter, men kræver igangsættelse inden for en relativ kort tidsfrist, hvis de skal have effekt inden 2020, 2030 eller 2050. Men Hvidbogen er tavs om prioritering og planlægning. En lang række af initiativerne kan ikke gennemføres af Kommissionen – eller i hvert fald ikke alene. Hvidbogen indeholder i de tilfælde ingen angivelser af hvem, der har ansvaret for at gøre hvad. DTL finder, at der derfor er en vis sandsynlighed for, at de mange initiativer vil ende i en uprioriteret og tilfældig gennemførelse bestemt af andre forhold end en egentlig køreplan. DTL savner også en egentlig konsekvensanalyse af de mange forslag. I den konsekvensanalyse, som ledsager Hvidbogen, er der for eksempel ikke en egentlig analyse af, hvorfor det lige er 300 km, der er den rette grænse for, hvad der skal køres med lastbil eller tog. Ej heller er der en analyse af konsekvenserne af at



kræve, at så meget gods skal flyttes til jernbaner i form af investeringsbehov mv.

DTL savner generelt bedre fokus på finansiering. Eller rettere, der synes at være en blind tro på, at vejafgifter kan finansiere en betragtelig del af den manglende finansiering, at medlemslandes budgetter vil tillade brug af ressourcer til store investeringer i transportsektoren, at transportvirksomheder har ressourcerne til også at investere i nyt materiel, uddannelse, supplerende miljøkrav, højere energipriser mv. Det er DTLs opfattelse, at denne tilgang ikke alene er fejlagtig men også farlig. I en situation, hvor Hvidbogen ikke har en klar tidsmæssig køreplan eller en klar prioritering, er der risiko for at de finansielle ressourcer, der er til rådighed, investeres i de forkerte projekter på det forkerte tidspunkt, og uden at have den ønskede positive effekt på effektiviteten og reduktionen af klima- og miljøbelastningen.

På finansieringssiden savner DTL også en sammenhængende tilgang fra Kommissionens side. DG MOVE har nu præsenteret sin Hvidbog for transportpolitikken. I de kommende måneder (år) forventer vi at skulle diskutere forslaget fra DG TAXUD om nye regler for energiafgifter. DG ENTERPRISE kigger på regler for nye køretøjer – og er i den forbindelse ikke bange for at foreslå nye regler, der i nogle lande vil reducere kapaciteten for lastbiler. DG ENVI og DG KLIM kigger på regler for CO<sub>2</sub>-udslip fra lastbiler. DTL skal stærkt opfordre regeringen til at arbejde for at det sikres, at dette arbejde koordineres, ikke alene i Bruxelles, men også i Danmark. Alternativt er dobbeltarbejde, modsatrettede ambitioner, administrative byrder og dårlig lovgivning. DTL skal opfordre regeringen til i den forbindelse at arbejde for – i de rette sammenhænge – at Kommissionen opretter et organ for vejtransport, svarende til de eksisterende agenturer for søfart, luftfart og jernbanerne. Et sted at starte er trafiksikkerhed, men også på mange andre områder giver det mening at etablere et organ under Kommissionen, der har kompetencerne og erfaringen til at gå i direkte dialog om tekniske sager med f.eks. styrelser i medlemslandene.

Endelig kan det beklages, at Kommissionen i Hvidbogen ikke mere tydeligt fastholder sin strategi om at udvikle de enkelte transportformer, frem for at fokusere på at flytte gods fra den ene form til den anden. Men på den anden side hæfter DTL sig ved, at Kommissionen understreger, at vi ikke kan give køb på mobilitet.

Specifikke kommentarer

DTL skal ikke kommentere alle de relevante initiativer, men vil gerne knytte specifikke kommentarer til følgende emner:

Vægt og dimensioner



DTL hilser velkomment, at Kommissionens Hvidbog har en positiv tilgang til vægt og dimensioner for lastbiler med fokus på nye omstændigheder, ny teknologi og nye behov, samt fremme af intermodale transportere og nedbringelse af emissioner og energiforbrug. Modulvogntog opfylder netop alle disse mål, herunder en bedre udnyttelse af den intermodale transportkæde med omladninger til tog.

DTL skal dog anbefale den danske regering at fortsætte presset på Kommissionen, for at sikre at de noget upræcise erklæringer i Hvidbogen fører til konkret handling fra Kommissionens side inden for det korte sigt.

### Sociale forhold

I Hvidbogen fremlægger Kommissionen også en række planer for initiativer på det sociale område for vejtransport. De ledsagende dokumenter uddyber disse planer. Kommissionen ønsker at udviklingen af kvalitetsjob fremmes, og at der tilbydes gode og sundhedsmæssigt forsvarlige vilkår til de mere end 10 millioner ansatte i EU's transportsektor. Dette skyldes dels behovet for at sikre fortsat tilgang til sektoren i en situation, hvor EU's arbejdsstyrke reduceres, dels at sikre arbejdstagere den fornødne beskyttelse på et fælles niveau i EU. Kommissionen erkender, at der som følge af bl.a. globalisering, er et pres på de høje lønninger i nogle EU-lande, idet arbejdsgivere søger at ansætte chauffører fra andre lande til lavere lønninger. Kommissionen understreger, at unfair konkurrence skal undgås ved at hæve de fælles minimumsstandarder både i EU og internationalt.

Et middel til dette er en ide om at udvikle et socialt kodeks for vejtransport, som skal indeholde et harmoniseret sæt af standarder for sociale, sikkerhedsmæssige og konkurrencemæssige forhold i vejtransport. Kommissionen forestiller sig et kodeks, der kunne dække ansættelsesvilkår, sundhedsforsikring, organisering af arbejdet for at sikre chauffører bedre balance mellem familie og arbejde. Kodekset skulle også kunne bruges til bedre at bekæmpe falske selvstændige.

Det er Kommissionens agt, at kodekset skal udvikles gennem den sociale dialog for vejtransport i tæt dialog med de sociale parter. DTL skal i den forbindelse understrege behovet for, at den danske arbejdsmarkedsmodel kan fastholdes. DTL vil også forholde sig afventende, før Kommissionen har fremlagt mere klare ideer om, hvorledes et sådant kodeks kan skabes. DTL skal ikke på nuværende tidspunkt forholde sig til om kodekset er en god ide eller ej, men hilser velkomment, at Kommissionen erkender, at en harmonisering af de sociale vilkår er en forudsætning for yderligere åbning af konkurrencen på vejtransportmarkedet.

### Jernbaner



DTL støtter de igangværende og kommende tiltag for at sikre, at jernbanerne gøres mere effektive og konkurrencedygtige. Vi kan støtte det generelle princip om, at jernbanens styrke i godstransport ligger på de lange afstande i modsætning til lastbilens styrke i f.eks. distribution i byområder. Men DTL kan ikke se af Hvidbogen, hvorledes Kommissionen har til hensigt at opfylde ambitionen om, at transport over 300 km skal foregå med tog eller maritim transport. Vi tager for givet, at der ikke lægges op til et planøkonomisk system, hvor gods tildeles centralt til de enkelte transportformer, baseret på deres destination. Men vi savner at kunne læse om, hvilke andre ideer Kommission agter at anvende i stedet for. I en dansk sammenhæng må det undre, at det endnu ikke er lykkedes den danske regering at få Kommissionens godkendelse af miljøtilskuddet til godstransport på jernbane, hvilket aktuelt stiller jernbaneoperatørerne og deres kunder i en meget uheldig og usikker situation.

DTL skal også fremhæve det store arbejde, der fortsat skal gøres for at sikre, at mindre operatører af godstransport sikres realistiske vilkår for at drive en effektiv forretning; også i en situation hvor adgangen til skinnerne skal deles med ikke alene andre godsoperatører men også med persontransport.

Endelig savner DTL en mere koordineret tilgang til Kommissionens ambitioner. Med de angivne ambitioner for overflytninger fra vej til bane, vil europæisk jernbanegodstransport skulle mangedoble sin nuværende kapacitet. Det kan ikke ske uden at udbygge jernbanenetværket betragteligt. Erfaringsmæssigt tager den slags projekter tid, både for at finde finansiering, politisk vilje og selve projekteringen. Hvis Kommissionen skal kunne nå sine mål inden for de angivne årstal, var det nok hensigtsmæssigt at tage de indledende skridt allerede nu.

## Miljø og Klima

DTL kan støtte den fokus, som Hvidbogen har på at reducere emissioner og miljøbelastning. Fremtidens transport og logistik system skal gøres mere effektivt netop ved at udnytte de eksisterende ressourcer bedre, herunder fossile brændstoffer. DTL støtter den fokus, der er på den tekniske udvikling som et væsentligt bidrag til at finde en løsning.

Alternativt ville være nu at begynde at indføre løsninger, som i virkeligheden er baseret på gårsdagens teknologi. Kommissionens fokus på investeringer i forskning og innovation og ønsket om at udvikle en mere strategisk og koordineret plan for investeringer og indsatsområder kan kun hilses velkomment. Alternative brændstoffer er en væsentlig faktor i dette arbejde. Kommissionen har helt ret i sit fokus på ikke alene udviklingen af alternative brændstoffer – og det vil sige mere end bare biobrændstof – men også på behovet for at sikre et udviklet og sammenhængende distributionsnetværk, hvis en vognmand skal





være villig til at foretage en kommerciel baseret investering i køretøjer med alternative drivmidler.

DTL savner til gengæld fokus på hvilke tiltag, der kan tages her og nu ved at anvende dagens teknologi. Modulvogntog er et eksempel, hvor samfundet på én gang kan forbedre effektiviteten virksomheds- og samfundsøkonomisk og reducere emissionerne. DTL skal også pege på vores katalog over 49 måder at spare brændstof på ved at anvende eksisterende produkter og muligheder: <http://issuu.com/sandgreen/docs/dtl-klima-brochure-2009>

### Terrorsikring

I Hvidbogen om transport udstikkes også Kommissionens planer for arbejdet med terrorsikring for landtransport. Kommissionen vil tackle problemet på flere fronter. En front er at forholde sig til risikoen for landtransport i sig selv som et mål for angreb. For at bedre koordinere det arbejde, der allerede foregår på denne front, vil Kommissionen oprette en ekspertgruppe om sikkerhed inden for landtransport. Tilsvarende grupper findes allerede for andre transportformer. Fokus forventes i første omgang at være på persontransport i byområder. En anden front er at sikre forsyningskædens evne til at genetablere sig selv i tilfælde af et angreb. Dette gælder især i tilfælde af angreb på infrastruktur i bred forstand. En problemstilling der også er relevant i forbindelse med beskyttelse mod naturkatastrofer og andre uforudsete hændelser. Endelig vil Kommissionen se på konkrete tiltag for sikkerhed i forsyningskæden uden i øvrigt at begrænse mobiliteten for varer eller øge de administrative byrder. Et middel er derfor certificering af operatører, shippers mv. Et sådan system skal i givet fald integreres med eksisterende systemer for fly- og søfartssikkerhed.

DTL skal advare mod nye, ukoordinerede initiativer på transportområdet for terrorsikring. Sikkerhed tackles af Kommissionen fra flere forskellige vinkler: told og skat, juridiske forhold og politimæssigt samarbejde. DTL er ikke altid overbevist om, at Kommissionen internt får gennemført den nødvendige koordinering. Det er derfor vigtigt at den danske regering i sin tilgang til Kommissionens initiativer fastholder et samlet overblik, bekæmper dobbeltarbejde og sikrer, at ethvert yderligere tiltag er baseret på konkrete vurderinger af risici.





DTL finder generelt Kommissionens strategi for trafiksikkerhedsarbejdet relevant og dækkende for bestræbelserne i medlemslandene på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken. DTL savner dog, at Kommissionen sætter sig for at kortlægge de erfaringer, som de respektive aktører inden for EU's arbejde med trafiksikkerhed har gjort sig ud fra deres initiativer de seneste år. Dette er i allerhøjeste grad relevant for, hvordan man i Fællesskabet kan udvikle trafiksikkerhedsadfærden i fremtiden. DTL savner også mere fokus på, at man særligt inden for erhvervstrafikken gør mere ud af, at der hos transportkøbere af personog godstransportydelse kan opfostres en trafiksikkerhedskultur i form af, at man stiller krav til transportudbyderen om at have en decideret trafiksikkerhedspolitik eller at kunne dokumentere, at trafiksikkerhed er en del af virksomhedens Corporate Social Responsibility.

Kommissionen burde efter DTLs opfattelse særligt arbejde for, at offentlige myndigheder i medlemsstaterne ved brug af transportydelser fra private virksomheder stiller krav om, at transportudbyderne har et givent fokus på trafiksikkerhed i virksomheden.

DTL skal endelig advare imod, at teknologiske løsninger bliver prioriteret for højt på listen over effektive tiltag for at undgå ulykker. Der er ingen tvivl om, at bilindustrien arbejder på højtryk for at få teknologien til at nedbringe antallet af trafikulykker. Men der skal advares mod, at tanker om obligatorisk retrofitting af forskellige teknologiske opfindelser er vejen frem til en større trafiksikkerhed. Adfærden og holdningen hos den enkelte trafikant er stadig efter DTLs opfattelse af den helt afgørende betydning.

## Bytransport

DTL er enig i, at det er en stor udfordring effektivt at gennemføre leveringen af varer over de sidste par kilometer i byområder, og at intelligente trafiksystemer vil kunne bidrage væsentligt til forbedringer. Det gælder både systemer knyttet til infrastrukturen og den til enhver tid gældende trafiksituation samt til de køretøjer og virksomheder, som gennemfører varetransporterne. Ikke mindst er et effektivt samspil mellem systemerne vigtigt. DTL er også enig i, at lette lastbiler konstrueret særligt til bykørsel kunne være en mulighed. Det er dog vigtigt for den samlede logistikkædes effektivitet, at der ikke opsættes nye, kunstige barrierer for gods- og varestrømmene, f.eks. i form af helt afsondrede transport- og logistiksystemer i byerne og uden for og mellem byerne. I Danmark har vi set eksempler i København og Køge, hvor man med en rigid vægtgrænse på 12 eller 18 ton totalvægt i større zoner i byen ville forøge trafikarbejdet, risikoen for ulykker og CO<sub>2</sub>- og miljøbelastningen.

DTL ser tilsvarende muligheder for anvendelse af el-, brint- og hybridteknologier, men også risici for den samlede effektivitet, hvis det kommer til at indebære en rigid opsplitning af transportsystemerne i byen og uden for byen. Der



gælder grundlæggende det forhold, at store godsmængder mest effektivt i forhold til økonomi, miljø og trafiksikkerhed transporteres direkte fra A til B i så store mængder af gangen som muligt og uden omlastning.

DTL ser ikke de store perspektiver i at afgiftspålægge transport af varer til byerne, da det i bund og grund blot vil fordyre varerne, og dermed byernes konkurrenceevne.

I forhold til hvidbogens forslag om en strategi for næsten nul-emissioner fra logistik i byområder i 2030, er DTL enig i at der bør arbejdes med best practise for en effektiv bydistribution, men ikke i form af en offentlig overvågning og styring af fragtstrømmen i byområder. EU kunne derimod spille en rolle i forhold til at sikre ensartede regler for f.eks. miljøzoner og partikelfiltre, og byerne i EU i øvrigt ikke udvikler helt individuelle begrænsninger, som i praksis vil hindre en fri og effektiv bevægelighed for varerne i EU.”

## DI Transport

” Med henvisning til Transportministeriets mail af 30. marts 2011 fremsendes hermed DI Transports bemærkninger til Kommissionens hvidbog om fremtidens transport.

Efter DI Transports opfattelse står transportsektoren i EU over for tre overordnede udfordringer. For det første er en høj mobilitet og en velfungerende infrastruktur en væsentlig forudsætning for fortsat vækst i Europa og Danmark.

For det andet er det afgørende at få gennemført det indre marked for transport, da et effektivt transportsystem er nødvendigt for danske virksomheders afsætnings-muligheder på det europæiske marked.

For det tredje skal transportsektoren frem mod 2050 reducere sin afhængighed af fossilt brændstof, hvilket hverken kan eller skal løses ensidigt fra dansk side. Dels fordi transport i sin natur er grænseoverskridende og dels fordi dansk enegang vil have en negativ indvirkning på dansk erhvervslivs konkurrenceevne og på mulighederne for fortsat vækst.

På den baggrund hilser DI Transport generelt hvidbogen velkommen, da den bl.a. fokuserer på de ovennævnte udfordringer. Derudover har DI Transport følgende bemærkninger til hvidbogen:

### Indre marked for transport

DI Transport støtter strategien om gennemførelse af et ægte indre marked for jern-baneservices. Etableringen af reel interoperabilitet går desværre meget langsomt, hvorfor der er behov for nye initiativer til at accelerere udviklingen. DI Transport støtter i særdeleshed intentionen om øget markedsåbning for



passagertransport ad jernbanen og obligatorisk udbud af offentlige service kontrakter. Sidstnævnte er det eneste realistiske middel til at modvirke tendensen mod en meget stærk konsolidering af operatørmarkedet. En konsolidering, der risikerer at føre til en tilbagevenden til stærkt protektionistiske nationale markeder. Nye initiativer er derfor afgørende for at skabe øget effektivitet og innovation, samt sikre at man får mest mulig kollektiv transport for de offentlige midler.

I forhold til vejgodstransporten er DI Transport som udgangspunkt positivt indstillet over for at liberalisere cabotagereglerne i EU, da restriktionerne medfører en ineffektiv godstransport med øget tomkørsel. Endvidere bør de mange forskellige kørselsrestriktioner, de såkaldte weekend-bans i EU fjernes eller i det mindste harmoniseres, da de er med til at gøre vejgodstransporten ineffektivt og desuden øger trængslen, når der f.eks. ikke må køres i weekenderne.

Derudover er DI Transport positiv overfor øget harmonisering af sanktioner og kontrol af køre- og hviletid, herunder den digitale tachograf.

I forhold til havneområdet kan DI Transport i princippet støtte en øget liberalisering af markedet for havnetjenester, men det er samtidigt vigtigt, at man også ser på konkurrencen mellem havne med henblik at fjerne eventuel unfair konkurrence.

For så vidt angår luftfarten, så er høj international tilgængelighed en væsentlig forudsætning for vækst. Danmark har derfor en stærk interesse i at styrke luftfarten. Et væsentligt element er færdigudviklingen af det fælles europæiske luftrum. Det er vigtigt, at Kommissionen fastholder tidsplanen i implementeringen samt at præstationsmålsætningerne for lufttrafikstyringen iværksættes så hurtigt som muligt.

DI Transport er endvidere positivt indstillet overfor at se på hvordan kapaciteten i lufthavnen kan udnyttes bedst muligt. Det er også vigtigt, at der gennemføres en nyttevurdering og revision af security-reglerne på luftfartsområdet. Reglerne har i de senere ofte udviklet sig som respons til eksterne hændelser, mere end som resultatet af proaktive overvejelser. Den udvikling har klart øget behovet for en revision. DI Transport er endvidere enig i, at bestemmelserne om passagerrettigheder bør revideres og harmoniseres.

## Klima

DI Transport vil indledningsvis slå fast, at det er nogle meget ambitiøse målsætninger som Kommissionen arbejder med. DI Transport er samtidigt meget tilfreds med, at Kommissionen slår fast, at EU ikke kan løse klimaudfordringen ved at forsøge at begrænse mobiliteten i EU. Endvidere noterer DI Transport, at Kommissionens impact assesment viser, at uanset om man vælger det mest ambitiøse scenarium, er der yderst begrænsede muligheder for at reducere



transportens CO<sub>2</sub>-udledning frem mod 2020, og først efter 2030 vil man se egentlige reduktioner i takt med, at alternative drivmidler finder indpas. Dette ligger i tråd med den danske klimakommission.

DI Transport vil dog påpege, at en omlægning af den danske værdibaserede registreringsafgift til en årlig CO<sub>2</sub>-afgift vil have en positiv indvirkning på CO<sub>2</sub>-udledningen i Danmark, og være mere i tråd med Kommissionens intentioner i hvidbogen.

Den danske klimakommission pegede endvidere på, at overflytning til andre transportformer ikke vil medføre nogen væsentlige CO<sub>2</sub>-reduktioner i transportsektoren. DI Transport mener i forlængelse heraf, at Kommissionen fokuserer for meget på overflytning (modalskift), når det er mere væsentligt at få introduceret alternative drivmidler og skabt et mere sammenhængende transportsystem, hvor man fokuserer på de enkelte transportmidlers potentialer. På den baggrund kan DI Transport heller ikke støtte målsætning nr. 3, der er en meget firkantet målsætning om at 30 % af vejgodstransporten skal flyttes til andre transportformer.

DI Transport støtter, at der fastsættes langsigtede krav til energieffektiviteten fra køretøjer med henblik på en teknologineutral tilgang til at reducere transportens CO<sub>2</sub>-udledning.

Tilsvarende kan DI Transport støtte en fælles EU-tilgang til at beregne transportens CO<sub>2</sub>-udledning, det såkaldte "carbon footprint".

DI Transport er umiddelbart skuffet over, at Kommissionen ikke i hvidbogen lægger op til hurtigst muligt at tillade modulvogntog i EU og hæve totalvægtene i den internationale transport, når der er masser af erfaringer fra bl.a. Danmark, der viser, at det vil have en positiv effekt på både klima og væksten.

### Infrastruktur

DI Transport støtter et fokus på at skabe bedre sammenhæng mellem transportformerne og på knudepunkter som havne, lufthavne og godsterminaler. Tilsvarende kan DI støtte fokus på et kernenetværk for infrastruktur, der skal binde EU sammen. I den forbindelse er det væsentligt også at fokusere på bedre vilkår for jern-banegodstransport, der er en væsentlig del af godstransportsystemet i Danmark og EU, men hvor der også er potentiale for store forbedringer.

I hvidbogen henvises til initiativet om projektobligationer. DI Transport vil i den sammenhæng gerne påpege, at man alene anser EU projekt garantier som relevante for store projekter af væsentlig strategisk betydning for EU. Det gælder fx højt prioriterede grænseoverskridende TEN-T projekter. DI mener, at det er vigtigt, at der udvides stor forsigtighed ved udstedelse af "EU-projekt ga-



rantier". "EU-projekt garantier" bør være forbeholdt projekter, hvor grundig analyse viser, at de er rentable fra såvel et finansielt som et samfundsøkonomisk perspektiv.

DI Transport mener, at garantier som udgangspunkt bør udstedes af de enkelte lande, og henviser i den forbindelse til, at man i Danmark med stor succes har anvendt en national statsgaranti model, hvor den danske stat har garanteret lån optaget af projektselskabet Sund & Bælt. Den nationale statsgaranti model er anvendt til finansiering af Storebæltsforbindelsen samt for den faste forbindelse over Øresund, hvor både den danske og den svenske stat har udstedt garantier. Og for den faste forbindelse over Femern Bælt, har den danske stat har udstedt alle garantier og den danske stat vil derfor være ene-ejer af den nye faste forbindelse.

### Bymæssig transport

DI Transport finder det umiddelbart tvivlsomt om bymæssig transport i praksis kan adskilles fra resten af transportsystemet. Derfor er det uhensigtsmæssigt at arbejde med særskilte mål for CO<sub>2</sub>-reduktioner i byerne ikke mindst i lyset af, at klimaet er en global problemstilling, der ikke kan løses af den enkelte by. På den baggrund kan DI Transport ikke umiddelbart støtte målsætning nr. 1.

DI Transport efterlyser dog fælles EU-rammer for transport i byerne, f.eks. i form af et rammedirektiv, der fastlægger de overordnede rammer, så transportvirksomheder, turister mv. bliver mødt med mere ensartede adgangsforhold til byerne. Som eksempel mangler der regler for miljøzoner, da der ikke er gensidig anerkendelse af mærker og i øvrige forskellige krav, så man skal have flere forskellige miljømærker, når man rejser i Europa.

I forhold til logistikken i byerne er DI Transport skeptisk overfor at fokusere på citylogistik systemer, hvis det udelukker andre operatører og dermed skaber nye by-monopoler, eller der laves restriktioner, der reelt fungerer som tekniske handels-hindringer, da de ikke kan opfyldes af internationale, lejlighedsvis transportører.

DI Transport finder det dog positivt, at Kommissionen nævner distribution uden for myldretiden, som efter DI Transports opfattelse kan være med til at reducere trængsel mv.

### Beskatningen af transport

Ifølge Kommissionen udgør omkostningerne til transport og logistik ca. 10-15 % af omkostningerne ved slutproduktet. DI Transport er principielt i mod at øge beskatningen på transport og mobilitet, da det vil have en negativ indvirkning på væksten. Ikke mindst for dansk erhvervsliv er det væsentligt, at transporten ikke beskattes hårdere, da Danmark er stærkt afhængige af eksporten, og på grund af vores geografiske beliggenhed i EU, vil øget beskatning af mobilitet ramme dansk erhvervsliv hårdere end i mere centralt placerede medlemslande.



Derfor er DI Transport skeptiske over for internaliseringen af eksterne omkostninger, hvis målet alene er at hæve skatterne, som f. eks. den seneste revision af euro-vignettedirektivet. DI vil endvidere påpege, at transportsektoren i Danmark allerede i dag årligt bidrager til de offentlige kasser med i størrelsesordenen 40 – 50 mia. kr. og at den eksisterende afgiftsbetaling dermed er på et niveau, hvor afgiftsprovenuet både dækker de offentlige udgifter til transportsektoren samt de eksterne omkostninger. EU-reglerne bør derfor ikke føre til øgede beskatning af transporten i Danmark.

DI Transport er derfor også betænkelig ved en ændring af brændstofbeskatningen, hvis det fører til øgede transportomkostninger, men kan støtte en intelligent omlægning, der uden at øge afgifterne gør anvendelsen af biobrændstoffer eller andre alternative drivmidler mere attraktiv. I den forbindelse bør man indregne, at EU's minimumsbeskatning på brændstof allerede er 5-6 gange større end den langsigtede kvoteprise, og at transportsektoren derfor betaler meget for dens CO<sub>2</sub>-udledning.

Erfaringerne viser derudover, at man ikke kan beskatte sig til et modalskifte. I Tyskland har mauten ikke ført til et modalskifte, og Kommissionens impact assessment underbygger dette. Valget af transportmiddel til godstransport afhænger i højere grad af hvad der transporteres og hvor langt. Højere afgifter vil svække konkurrenceevnen og i sidste ende føre til højere forbrugerpriser og fødevarepriser, der er et område, der er stærkt afhængig af vejtransporten.”

Danmarks Rederiforening:

”Med henvisning til ministeriets e-mail af 30. marts d.å. har Rederiforeningerne følgende bemærkninger til hvidbogen:

I udgangspunktet deler vi Europa-Kommissionens vision om et konkurrencedygtigt og bæredygtigt transportsystem og er langt hen ad vejen enig i de af strategiens elementer, der berører skibsfarten. Derimod er der en række af de såkaldte ”initiativer”, der forsøges tilkoblet strategi og vision, vi ikke kan støtte. Hertil kommer selve lanceringen af en ny strategi og vision, blot to år efter offentliggørelsen af EU's maritime transportpolitik frem til 2018. Der er blot én reference til sidstnævnte i hvidbogen, hvilken umiddelbart giver indtryk af mindre god koordinering.

Det er interessant, at der i hvidbogen opsættes konkrete måltal for fremtid multimodal transport af gods over længere distancer, men omvendt må det også erkendes, at det gennem en årrække har været EU's politik at flytte gods væk fra landevejen, uden at det for alvor er lykkedes. Ønsket om ”A Single European Transport Area”, hvor bl.a. procedurer og formaliteter for trafik mellem EU havne er forenklet mest muligt, støttes til fulde. De forskellige trade facilitation initiativer inden for rammerne af ”European Maritime Space Without Bar-



riers”, herunder Blue Belt, eMaritime, single window mv., kan forhåbentlig medvirke til at sikre dette.

Der er positivt, at hvidbogen indeholder en klar anerkendelse af skibsfartens behov for level- playing-field globalt. EU skal stræbe efter høje standarder for sikkerhed, maritim sikring, miljøbeskyttelse, arbejdsforhold og eliminering af pirateri gennem IMO og andre internationale organer. Efter vor opfattelse skal det ske gennem stærk repræsentation fra medlemslandene.

Netop derfor er det også ærgerligt, at Kommissionen alligevel flere steder tilsyneladende gør klar til at anlægge en mere regional tilgang. Det gælder f.eks. i relation til ”Single Transport Document”, der klart er et forsøg på at underminere Rotterdam-reglerne. Tilsvarende med ønsket om harmonisering af reglerne vedrørende transport af farligt gods og passagerrettigheder, hvor vi savner en forståelse for, at disse spørgsmål i væsentligt omfang er reguleret gennem internationale konventioner og derfor ikke er et anliggende for EU.

På det sociale område har Kommissionen tilsyneladende store ambitioner omkring håndhævelsen af Maritime Labour Convention (MLC). Efter vor opfattelse skal EU holde sig fra flagstatsimplementering. Det er de enkelte flagstater, der har ansvaret herfor. Ligeledes er det uforståeligt, hvordan Kommissionen mener, at de kan få indflydelse på regulering og håndhævelse af konventionen i såkaldte ”Labour Supplying Countries” uden for EU. For så vidt angår eksklusionen af søfarende fra udvalgte EU-direktiver og forordninger gælder, at de sociale parter i EU endnu ikke set nogen rapport om arbejdet, der blev igangsat i 2009. Anbefalingen i hvidbogen er ikke desto mindre, at der – i et eller andet omfang – skal ske ophævelse af undtagelser for søfarten. Det er noget hastigt, når rapporten ikke foreligger. Dertil kommer, at der jo netop med MLC er vedtaget en særlig social standard for søfarende, og at denne må anses for at udgøre den fornødne regulering globalt, men også i EU regi. Endelig skal erindres, at der ikke i alle tilfælde er tale om egentlige undtagelser, men snarere respekt af ”søens særlige forhold”.

Flere steder i hvidbogen og tilhørende arbejdsdokument tales der om ”voksen- de mangel på søfarende”. Dette er en dristig og udokumenteret påstand, navnlig når Kommissionen i andre sammenhænge udtaler, at der ikke findes pålidelige data, der angiver, hvor mange søfarende der findes globalt og i EU. Tilsvarende gælder påstanden om, at europæiske søfarende kan medvirke til at højne sikkerheden til søs. Derudover har væksten i rederierhvervets beskæftigelse indenfor de seneste ti år især været i rederikontorerne i land, og netop kompetencerne her har været i fokus.

Afslutningsvis bemærkes, at det er besynderligt, at Kommissionen finder anledning til at relancere forslag om såvel EU-register som EU-kystvagt. Der savnes fortsat gode argumenter for etableringen af begge. I forbindelse med førstnævnte henviser Kommissionen til et særligt europæisk ”sign of recognition”,





der benyttes i luftfartsindustrien. Trafikstyrelsen i Danmark er imidlertid ikke bekendt med et særligt europæisk "sign of recognition" for luftfartsindustrien. Det er ICAO-konventioner, der ligger til grund på samme måde som skibe har IMO-numre."

Danske Havne:

"Hvidbogen består af en række visioner, der rækker frem mod 2050, og en række initiativer som skal gennemføres inden 2015-2020.

De 40 konkrete områder, som Kommissionen angiver tiltag inden for, er næppe nok til at nå de meget ambitiøse mål. Men de er første skridt på vejen.

Kommissionens hvidbog er et godt politisk dokument, fordi den både gør målet klart og anviser begyndelsen af vejen dertil.

Hvidbogens tænkning og langsigtede målsætninger ligger desuden helt på linje med den danske regerings politikker.

Derfor mener Danske Havne, at hvidbogen overordnet set er til gavn for Danmark og for de danske havne.

Mere konkret hæfter Danske Havne sig især ved følgende konkrete aspekter og tiltag:

- Netværkstankegangen for den europæiske infrastruktur (særligt inden for TEN-T) er slået helt igennem i hvidbogen (Punkterne 7, 34, 35 og 36). Fokus kommer dermed i stigende grad på knudepunkter for forskellige infrastrukturer og transportformer, dvs. havne, lufthavne, jernbane-stationer og kombiterminaler. Det var også en af hovedpointerne i den danske Infrastrukturkommissions betænkning fra 2008. Danske Havne er meget tilfreds med dette fokus.
- Europa er i løbet af de sidste ti år blevet langt mere afhængig af handel med resten af verden. Dette aspekt behandles også fint i hvidbogen (Punkt 40).
- Øget innovation og teknologisk udvikling er også en vigtig vej frem (Punkt 24, 25, 26 og 35).
- Kommissionen taler også om at strømline reglerne for intermodal transport af farligt gods (Punkt 20). Dette er fornuftigt – særligt i lyset af, at de nuværende EU-regler ikke tager hensyn til dette (og at Danmark har overimplementeret det eksisterende direktiv).
- De fleste specifikke havne-tiltag (Punkt 4) modtager Danske Havne også positivt. Det gælder fx. en revision af det europæiske marked for havnetjenester, øget gennemsigtighed for finansiering af havneinfrastruktur samt øget anvendelse af lodsfritagelsesbevis. Det sidste er et meget konkret tiltag, som Danske Havne bakker kraftigt op om.
- Kommissionen nævner støtte til retrofitting som en mulighed (Punkt 35). Dette vil være særligt kærkomment for Danmarks vedkommende,





da skibe i farvandene omkring Danmark fra 2015 skal overholde særligt skrappe svovlkrav. Dette vil lægge pres på vandtransport til og fra Danmark (særligt færger) og dermed ramme hårdt inden for to relativt store danske sektorer, nemlig den maritime sektor og eksportindustrien. Derfor vil en støttemulighed til retrofitting af mere miljørigtige teknologier på skibe være til gavn for Danmark.

Danske Havne vil dog gerne rejse et par principielle betænkeligheder ved elementer af hvidbogen:

- Sikring imod fx. terror er vigtigt, men bør afvejes i forhold til de omkostninger, der pålægges transportsektoren. Når Kommissionen taler om øget sikkerhed (Punkt 15) skal det holdes op imod, at de europæiske havne i forvejen er "oversikrede", dvs. at sikringen og dens omkostninger slet ikke står mål med den reelle risiko og den øgede sikkerhed, der opnås for pengene.
- Når Kommissionen taler om at etablere såkaldte "Blue Lanes" i havne (Punkt 4), så må det under ingen omstændigheder medføre en fysisk separation af havnearealerne til gods fra/til hhv. intra-EU og extra-EU. En sådan fysisk adskillelse vil dels være yderst vanskelig at gennemføre i praksis, dels lægge beslag på en alt for stor arealkapacitet – en ressource, der i forvejen er knap.
- Internaliseringen af eksterne omkostninger er en fin målsætning (Punkt 39), men det er stadig svært at se, hvordan det kan gennemføres i praksis. Fx nævnes støj fra havne som en mulig internalisering, men langt hovedparten af den støj, der frembringes på havne, er industriel støj, dvs. fra anlæg på land, som ikke er en del af transportsektoren.

Danske Havne ønsker ikke at udelukke disse konkrete tiltag på forhånd, men blot gøre opmærksom på problemer ved bestemte konstruktioner inden for disse tiltag.

Samlet set er hvidbogen et godt dokument, som vi ser frem til bliver til konkrete tiltag over de kommende år."

### 3F – Fagligt Fælles Forbund

" EU-Kommissionens hvidbog af 28. marts om etableringen af et fælles europæisk transportområde har været ventet med spænding fra hele transport erhvervet. Indledningsvis vil 3F gerne slå fast, at vi hilser Kommissionens fokus på specielt de miljømæssige aspekter af transportsektoren velkommen.

Kommissionen erkender fuldt ud, at det er nødvendigt at reducere emissionerne af drivhusgas med henblik på at opnå målsætningen om en maksimal stigning på 2 grader. Det er klart, at den udviklede verden, herunder ikke mindst EU, må stå for størstedelen af den nødvendige reduktion i emissionerne, og det er klart, at transportsektoren må give sit bidrag til den reduktion.



Kommissionen anerkender imidlertid også, at transport er afgørende for både økonomi og kvaliteten i samfundet. Mobiliteten er afgørende for såvel det indre marked og for borgernes livskvalitet.

Set i lyset af en erkendelse af, at der også fremover vil være tale om et betydeligt behov for transport af både personer og gods, forekommer det logisk, når Kommissionen indledningsvis peger på ny teknologi som værende en afgørende forudsætning for, at målsætningen kan nås. Et synspunkt som 3F deler.

Herudover peger Kommissionen på anvendelsen af kombinerede transportere i langt højere grad, end tilfældet er i dag. Både for så vidt angår gods som personbefordring. Dette er imidlertid ikke nye synspunkter. Det er en politik, som har været anerkendt af både transporterhvervet gennem flere år og som Kommissionen også i tidligere publikationer og meddelelser har slået til lyd for. Vi kan i 3F blot konstatere, at man har gjort meget lidt på dette område.

Kommissionen peger selv i hvidbogen på behovet for at gøre jernbanerne mere konkurrencedygtige. Igen et synspunkt man kun kan tilslutte sig. Samtidig er det imidlertid nødvendigt at gøre opmærksom på, at i store dele af Europa er den eksisterende kapacitet inden for sektoren fuldt udnyttet, og medlemsstaterne mangler den politiske vilje til at afsætte de nødvendige ressourcer for en udbygning af jernbanenettet.

Rapporten fremkommer generelt set med en række fornuftige synspunkter, blandt andet omkring øget anvendelse af kollektiv befordring for passagerer, at det bliver mere økonomisk rentabelt at anvende og blande forskellige transportformer ved godstransport m.v.

På baggrund af disse synspunkter opstiller Kommissionen 10 mål for etableringen af et konkurrencedygtigt transportsystem, der samtidig vil kunne opfylde målet om en reduktion af udledningen af drivhusgasser med 60 procent. Problemet er imidlertid, at en lang række af disse målsætninger ligger på områder, hvor Kommissionen har begrænset eller ingen kompetence.

Det fremstår uklart, hvorledes Kommissionen vil sikre, at der afsættes de nødvendige økonomiske ressourcer til både forskning i forbedret brændstofteknologi samt anvendelsen af alternative energiformer til fremdrift, ligesom det heller ikke fremgår, hvorledes man vil sikre, at målsætningen omkring etablering af eksempelvis et effektivt jernbanenet med den nødvendige kapacitet skal etableres.

Måske netop på grund af den manglende kompetence forfalder Kommissionen derefter til en række overvejelser omkring forbedrede konkurrenceregler, transportsikkerhed samt udarbejdelse af forsknings- og udviklingsstrategier inden for sektoren.



3F må klart afvise dette stadige fokus fra Kommissionens side på forøget konkurrence. Kommissionen sætter fokus på både lufttransport og jernbanetransport som områder, hvor der eksisterer en række problemer i forhold til markedsadgang, og man fremsætter endvidere det synspunkt, at markedsadgangen til havnene yderligere skal forbedres. Ikke mindst sidstnævnte sker på trods af, at Europaparlamentet ved to lejligheder har afvist disse tanker.

Der hersker for 3F ingen tvivl om, at transportydelser i dag er prisfastsat således, at transportkøberen ikke betaler den fulde pris for de omkostninger, der er forbundet med transporten, herunder de eksterne omkostninger. Det forekommer derfor mærkværdigt, at Kommissionen advokerer for systemer, der vil gøre transporterne endnu billigere. Dette vil kun have den effekt, at efterspørgslen efter transportydelser vil forøges, og der vil dermed ske en forværring af problemet, ikke kun set ud fra et miljømæssigt aspekt, men også i forhold til erhvervs- og produktionsstrukturerne inden for EU.

Man behøver bare at henvise til den udflytning af industriproduktionen, der har fundet sted både inden for EU, men også fra EU til den tredje verden, hvilket kun kan lade sig gøre på grund af en alt for billig transport af varer. - 3 -

Markedsåbningerne har endvidere haft negative konsekvenser ikke mindst inden for transporterhvervet i Danmark, når man ser på den danske beskæftigelse specielt inden for international godstransport og national transport af samme.

Når Kommissionen fremhæver, at der skal tages højde for sociale forhold, og at markedsåbningerne skal ske hånd i hånd med en kvalitet af både job og arbejdsforhold, lyder dette hult, når man ser på, hvad Kommissionen rent faktisk har gjort på dette område, eksempelvis i forbindelse med udstationeringsdirektivet m.v.

Afslutningsvis foreslår Kommissionen i forhold til den eksterne dimension, at et egentligt EU-medlemskab kunne komme på tale i forhold til en række internationale agenturer under FN-systemet. Kommissionen har tidligere luftet denne mulighed. 3F mener ikke, at der er nogen som helst grund til, at Kommissionen får yderligere kompetence. På de områder, der er skitserede, kan Kommissionen i dag spille en koordinerende rolle, og det er medlemsstaterne selv, der står som de reelle medlemmer af de pågældende organisationer. Et forhold som 3F ikke mener, at der skal ændres ved.

Foranstående har været en generel kommentar til rapporten. Rapporten er ledsaget af et bilag 1, som indeholder en række konkrete forslag. Nogle er nye, andre - eksempelvis en fjernelse af de tilbageværende restriktioner for cabotagekørsel - er kendt stof. Ikke overraskende kan 3F eksempelvis ikke støtte sidstnævnte forslag, men vi ser selvfølgelig frem til at modtage de konkrete forslag



til høring, når disse bliver fremsat af Kommissionen i forbindelse med fastlæggelse af den danske holdning på de enkelte områder.”

DSB

”Transportministeriet har ved mail af 30. marts 2011 udbedt sig DSB's bemærkninger til Kommissionens hvidbog om fremtidens transport (KOM(2011) 144).

DSB finder generelt, at hvidbogen indeholder en velovervejet og nødvendig strategi for udviklingen af den europæiske transportsektor blandt andet for at kunne nå reduktionsmålet for drivhusgasemissioner på 60 %.

For at tilfredsstillе de overordnede samfundsmæssige krav om bæredygtig mobilitet skal – som hvidbogen understreger – jernbanen spille en væsentlig rolle. DSB hilser den stadigt voksende, brede forståelse herfor velkommen.

Blandt hvidbogens strategiske målsætninger ser DSB især de følgende som positive og som vigtige for jernbanesektorens fortsatte udvikling:

"(3) 30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km bør overgå til andre transportformer såsom jernbane- eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050. Effektive og grønne godstransportkorridorer skal bidrage hertil. Hvis vi skal nå det mål, skal der udvikles passende infra-struktur."

"(4) Færdiggøre et europæisk højhastighedsjernbanenetværk inden 2050. Tredoble de eksisterende højhastighedsjernbanenetværk inden 2030 og bibeholde et tæt jernbanenetværk i alle medlemsstaterne. Inden 2050 bør størstedelen af al mellemdistancepassagertransport foregå med tog."

"(6) Forbinde alle centrale lufthavne med (højhastigheds)jernbanenetværk inden 2050 og forbinde alle centrale havne med godsjernbaner og om muligt med de indre vandveje."

"(10) Tage et skridt mod fuld udnyttelse af principperne om brugerbetaling og "forureneren betaler" samt styrke den private sektors vilje til at fjerne konkurrenceforvridninger, herunder skadelige støttetildelinger, skabe indtægter og sikre finansiering af kommende transportinvesteringer."

DSB finder ligeledes, at hvidbogens afsnit om "Moderne infrastruktur, intelligent prisfastsættelse og finansiering" indeholder væsentlige strategiske bidrag til den nødvendige fremtidige udvikling.

Vedrørende bestræbelserne på at gøre transportsektoren mere bæredygtig påpeger Kommissionen i hvidbogen (pkt 22), at de nødvendige emissionsreduktioner i mellem- og langdistancetrafikken ikke kan opnås alene ved hjælp af mere ressourceeffektive køretøjer og renere brændstoffer, og at overbelastningsproblemerne heller ikke løses herved. Der er behov for konsolidering af trafik-



strømmene og for nye transport-mønstre (pkt 19), der formindsker anvendelsen af individuel befording. For bytrafikkens vedkommende fremhæver hvidbogen (bl a pkt 31) betydningen af den kollektive trafik og samspillet med forholdene for fodgængere og cyklister.

I hvidbogens bilag I anføres en liste over de initiativer, som Kommissionen foreslår for at nå de strategiske mål. DSB bedømmer de fleste af disse hovedsageligt som hensigtserklæringer og beklager generelt, at hvidbogen på et antal punkter ikke er tilstrækkelig konkret i sin angivelse af, hvordan de overordnede, væsentlige målsætninger kan nås.”

### Vedvarende Energi

”Hvidbogen peger på to meget væsentlige problemer ved det nuværende transportsystem: olieafhængighed og CO<sub>2</sub>-udslip, problemer som den danske transportsektor ikke har taget alvorligt i de 20 år, der er gået siden de første planer kom for bæredygtig transport. I disse 20 år er transportens olieforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip er vokset i takt med den stadig større vejtransport. Fra Vedvarende Energi mener vi at udviklingen skal vendes så hurtigt som muligt, så transportens olieforbrug reduceres kraftigt og hurtigt.

Målsætningen om 60% reduktion af transportens CO<sub>2</sub>-udslip i 2050 er bedre end den nuværende stigende trend; men er ikke nok til med rimelig sandsynlighed at sikre en bæredygtig udvikling med en global temperaturstigning under 2°C. Derfor foreslår vi at man sætter en målsætning om at udfase fossil energi i transporten frem til 2040 for EU og frem til 2030 for Danmark.

Vi mener ikke at den underliggende målsætning om at en stigende mobilitet er gavnlig for samfundsudviklingen er korrekt. Det er nødvendigt at kvalificere mobiliteten, så man fremmer den ønskværdige mobilitet og begrænser den strukturelt påtvungne og mindre gavnlige mobilitet. Den strukturelt påtvungne mobilitet omfatter bl.a. lang pendlertransport mellem hjem, arbejdsplads, børneinstitutioner og indkøbsmuligheder, - mobilitet som med fordel kan undgås ved en bedre organisering af samfundet. Den mindre gavnlige mobilitet omfatter f.eks. godstransport, hvor værditilvæksten ved transporten er begrænset, så transportomkostninger incl. sociale omkostninger (lokale og globale miljøomkostninger, støj, vejslid, der ikke medregnes i transportpris m.m.) er større end værditilvæksten ved transporten. Sådant mindre gavnlig transport foregår i stort omfang i dag p.g.a. manglende indregning af sociale omkostninger i transporten.

Vi er helt enige i Hvidbogens anbefalinger om at forbedre transportens energi-effektivitet, at forbrugerne skal betale fuld pris for transporten og at transportkæderne skal optimeres. Dog mener vi ikke at dette behøver medføre fritagelse for lastbiler. Længere godstransporter bør istedet skal ske med jernbane eller skib.



Vi er enige i Hvidbogens anbefaling af øget brug af kollektiv transport; incl. udbygning af transport-hubs; men mener ikke det bør omfatte fly, der er langt mere miljøbelastende end alternativerne. Ligeledes er vi uenige i anbefalingen om at lufthavne skal forbedres så flytrafikken fordobles.

Vi er ikke enige i at transporter op til 300 km også fremover skal ske med lastbil, men foreslår at grænsen generelt sættes ved 200 km. Enkelte transporter, der ikke passer til de multi-modale systemer, vil stadig skulle transporteres længere med lastbiler.

Vi støtter den gradvise udfasning af køretøjer, som kun har forbrændingsmotorer, i bymiljøet, så al bytrafik overgår til køretøjer med el eller hybriddrift, samt til umotoriseret transport som cykling. Udfasning fra bymiljøet af køretøjer, som kun har forbrændingsmotor, bør være en selvstændig målsætning.

Vi er enige i en række af de ti målsætninger, der opstilles, men foreslår at ambitionsniveau og miljøprioritering øges. Derfor foreslår vi følgende ændringer for de ti målsætninger:

- vi mener køretøjer, der bruger traditionelt brændstof i byerne kan udfases i 2040 i EU fremfor i 2050 og i 2030 for Danmark (målsætning 1)
- vi mener at man skal sætte som målsætning at alle godstransporter over 200 km skal flyttes til baner, i det omfang det er hensigtsmæssigt med en ny, multimodal struktur, med det resultat at 2/3 af det aktuelle vejtransportarbejde for transporter over 200 km flyttes fra vej til bane og skib. (målsætning 3)
- vi mener man skal forbinde byerne og ikke lufthavnene med højhastighedsbaner, (målsætning 6)
- vi mener at man skal prioritere optimeret infrastrukturstyring til jernbaner og skibe til lufttrafik. (målsætning 7)
- Vi mener at man hurtigst muligt skal sikre fuld udnyttelse af principperne ombrugerbetaling og "forureneren betaler", ikke blot "Tage et skridt mod" det (målsætning 10)

Mht. et fælles transportområde (§3.1) mener vi ikke man behøver prioritere at gøre vejtransporten mere konkurrencedygtig, men i stedet prioritere konkurrencedygtighed for bane og skibstransport.

Det er vigtigt at EU-støttede projekter kun omfatter miljøvenlig transport og ikke veje til øget vejtransport via omfartsveje, eller øget lufttrafik.

Det er vigtigt at planerne om effektiv projektgodkendelse ikke resulterer i at man tilsidesætter miljøhensyn.



Vi støtter forslagene om at pålægge vejtransporten vejafgifter og foreslår at afgifterne på personbiler gradueres efter deres miljøbelastning, så afgifterne bliver størst i byerne, hvor miljøbelastningerne er størst.

Kommentarer til listen over foreslåede initiativer (Bilag 1).

#### 1. (Jernbaner)

Vi mener ikke at EU skal kræve at landene laver udbud af public service kontrakter for jernbanedrift. Landene skal i stedet kunne vælge at togdriften organiseres efter hvile-i-sigselv princippet og samtidig gøre det muligt for andre aktører at etablere supplerende togdrift uden tilskud.

#### 6. Vejgods.

Vi mener ikke at man bør fjerne restriktioner for cabotagekørsel

#### 34-35 Transportinfrastrukturen.

Det er vigtigt at den prioriterede transportinfrastruktur, incl. øst-vest korridorer og andre centrale netværk bliver med jernbaner fremfor veje.

#### 37 Nye støtterammer

Det er vigtigt at de nye støtterammer kun prioriterer jernbane og skibstransport, også selvom der er vejprojekter i de ikke færdiggjorte, tidligere prioriterede TEN-T projekter”

#### Dansk Erhverv:

” Dansk Erhverv har modtaget Transportministeriets høring af 30. marts 2011 vedrørende eventuelle kommentarer til EU-kommissionens Hvidbog om fremtidens transport.

Dansk Erhverv skal indledningsvis kreditere for et udsynsrigt og bredt bud på fremtidens transportpolitik i EU. Udkastet til Hvidbog indeholder en lang række visioner for de forskellige transportformer og giver dermed et ambitiøst bud på, hvordan transportområdet skal se ud i 2050 både for så vidt angår personbefordring og godstransport.

Dansk Erhverv ser samtidig frem til at studere de handlingsplaner, der annonceres, idet det først når disse foreligger, vil være muligt at foretage en nærmere samlet konsekvensbedømmelse af de tiltag, der annonceres i udkastet.

På det overordnede plan er hvidbogsudkastet udtryk for en række politisk mål, som Dansk Erhverv generelt kan tilslutte sig, herunder at erhvervsudviklingen og den europæiske konkurrenceevne på den globale scene i høj grad er afhængig af effektiv transport samtidig med, at transporten må gøre sin del for at mindske emissionerne. Vi skal dog pege på, at det kun vil være muligt at nå de opstillede målsætninger, hvis der sker vidtrækkende teknologiske og logistik-





mæssige fremskridt og derudover foretages relativt massive investeringer i infrastrukturen.

Virksomhederne trives under forudsigelige, fleksible og erhvervsvenlige rammer. Dansk Erhverv lægger derfor afgørende vægt på, at det foreliggende udkast efter de ændringer, der måtte følge af høringsrunden også i realiteten bliver EU's samlede bud på fremtidens politik på området og at de eksisterende og ventede tiltag på andre DG-områder er indregnede og koordinerede med hvidbogsudkastet.

Endvidere er der ingen tvivl om, at hvis Europa skal klare fremtidens økonomiske samt konkurrence- og klimamæssige udfordringer, er det også på transportområdet nødvendigt, at alle bidrager maksimalt og positivt til løsningen af udfordringerne. Det er derfor efter Dansk Erhvervs opfattelse ikke befordrende, at man sætter hindringer og grænser for erhvervsudviklingen inden for de enkelte transportformer, i stedet for at lade dem udvikle sig optimalt i samarbejde med de andre. Dansk Erhverv ser derfor gerne, at man i stedet videreudvikler på de tanker, som Kommissionen lancerede i midtvejsevalueringen af forrige Hvidbog, hvor bl.a. begrebet comodalitet blev lanceret.

Kommissionen lægger i udkastet eksempelvis op til, at vejtransport over 300 km skal begrænses til fordel for bane- og søtransport. Dansk Erhverv så langt hellere, at man satsede positivt på udvikling af vejtransportens muligheder ved yderligere udbredelse af modulvogn tog, generelt højere vægtgrænser og mere forskning i effektive logistikkoncepter, ITS og lignende således at den forhøjede kapacitet udnyttedes endnu mere effektivt.

Dette skal ske i samspil med, at man fortsætter og gerne accelererer reformeringen af jernbanelområdet både på regel-, teknologi- og infrastrukturområdet. Sammen med de særdeles store jernbaneinvesteringer som udkastet lægger op til, skal man også her i langt højere grad sætte fokus på bl.a. ITS, der i høj grad vil kunne udvide adgangen til det eksisterende banenet, der jo pt. er præget af bekymrende kapacitetsproblemer.

Et mere positivt samspil mellem transportformer, der tillige på hvert sit område gives mulighed for udvikling, vil efter Dansk Erhvervs opfattelse i højere grad ruste EU til at imødegå den stadig stigende konkurrence udefra og de globale klimamæssige udfordringer.

Samme problemstilling gør sig gældende for udkastets bemærkninger om vejskatter. Dansk Erhverv er enig i, at en harmonisering af teknologier og opkrævningsmetoder vil give mulighed for at realisere nogle af de administrative besparelser, som området i så høj grad har behov for. Det er dog samtidig nødvendigt, at taksterne påvirker neutralt imellem transportformerne, samt at provenuet går til infrastruktur-, transport- og logistikforskning. Dansk Erhverv





er erfaringsmæssigt skeptisk over for, hvorvidt dette i sidste ende vil være den prioritering samtlig de enkelte medlemslande vil vælge.

Den usikkerhed, der knytter sig til vejskatområdet – også i forhold til, om det er teknologisk muligt at indføre rimelige, effektive og administrativt billige vejskatter – har tillige indflydelse på hele finansieringen af denne ambitiøse plan. Finansieringen vil i høj grad skulle aftales i samarbejde med medlemslandene, og Dansk Erhverv skal pege på, at opfyldelse af målsætningen afhænger af, hvorvidt tiltagene kan finansieres.

For så vidt angår udkastets bemærkninger om terrorsikring, skal Dansk Erhverv opfordre til, at de allerede eksisterende tiltag inden for eksempelvis told og skat, juridiske forhold og politimæssigt samarbejde koordineres før ny initiativer lanceres.

Endelig nævner udkastet – blandt de sociale initiativer – muligheden for at oprette og udvikle et socialt kodeks for vejtransport i EU. Uanset, hvor sympatisk tanken umiddelbart forekommer skal Dansk Erhverv understrege, at dette kun er et tiltag, vi kan støtte, så længe det ikke påvirker den danske arbejdsmarkedsmodel.

Dansk Erhverv er på den baggrund sammenfattende overordnet positiv over for Kommissionens udkast, men kan ikke fuldt ud bedømme konsekvenserne af initiativerne, idet de ikke fuldt ud belyses i det fremlagte forslag. Samtidig peger Dansk Erhverv på enkelte punkter i udkastet, hvor vi finder, at der er behov for yderligere arbejde: Dansk Erhverv skal her særligt fremhæve, at vi helt overordnet finder det absolut mest befordrende for Europas fremtidige erhvervsmæssige udvikling, hvis man giver hver enkelt erhvervsgren mulighed for at udvikle sig i stedet for at forsøge at begrænse dele af erhvervslivet på bekostning af andre.”

Danske Speditører:

”Landsforeningen Danske Speditører takker for det fremsendte. EU's hvidbog repræsenterer på mange måder et skridt frem i forståelsen af kompleksiteten af den opgave, som skal løses, nemlig at sørge for forsyningssikkerhed og mobilitet i og mellem et stort antal forskellige økonomier med vækst som et højt placeret samfundsmål og med ressourcer, miljø og klima som vigtige handlingsparametre.

Danske Speditører støtter hvidbogens målsætning om fjernelse af begrænsninger på cabotagekørsel og ophævelse af hindringer for nærskibsfarten og opfordrer til, at Danmark i forbindelse med Danmarks kommende EU-formandskab sætter fokus på at opnå hurtige fremskridt for disse nærliggende kilder til bedre udnyttelse af ressourcerne. Det vil give øget effektivitet og dermed større kon-



kurrencekraft for danske virksomheder samtidig med, at der opnås god effekt på klima og miljø.

Danske Speditører noterer med tilfredshed, at man anerkender betydningen af "multimodale logistikkæder", hvilket er et andet udtryk for de aktiviteter, som er speditionens hovedrolle og kernekompetence, men noterer samtidig, at en målsætning om at 30 pct. af vejgodstransporter over 300 km's længde skal være overgået til jernbane- eller søtransport inden 2030. Når de store investeringer i jernbanetransport, som er stipuleret, især tænkes foretaget i passagersektoren (højhastighedstog), er realismen i dette scenarie svær at få øje på. Danske Speditører opfordrer Transportministeriet til i forbindelse med formandskabet at arbejde for, at videreudviklingen af denne del af hvidbogen tilrettes eller i det mindste tilføjes alternative scenarier, som går ud fra en fortsat dominerende rolle for vejgodstransporten. Sker det ikke, kan EU i løbet af en årrække risikere at befinde sig i en situation med underinvestering i vejinfrastruktur og deraf følgende væksthindringer."

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

Hvidbogen har ikke i sig selv statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller administrative konsekvenser, herunder ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. I det omfang at der iværksættes konkrete lovgivningsmæssige initiativer i forlængelse af hvidbogen, vil konsekvenserne for Danmark blive vurderet i den sammenhæng. Initiativerne i hvidbogen vurderes at kunne have væsentlige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### 5. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant, da der er tale om en hvidbog.

#### 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er enig med Kommissionen i, at vi i EU har behov for en konkurrencedygtig og effektiv transportsektor, som kan bidrage til væksten i hele regionen. Danmark er også enig i, at det vil være en central udfordring at sikre, at transportsektoren yder sit bidrag til nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-udledningerne. Transportsektoren giver fortsat betydelige problemer med luftforurening og støj, men her går udviklingen den rigtige vej blandt andet som konsekvens af fælles regler i EU. Målsætningen er at forene økonomisk vækst og høj mobilitet med et bedre miljø, mere og bedre natur, mindre trafikstøj og indsatsen mod klimaforandringer. Det kræver gode fælles regler i EU, og at vi i de enkelte lande arbejder for at udvikle stærke og bæredygtige transport-systemer.



Hvidbogen præsenterer en lang række initiativer, der vil kunne fremsættes som konkrete forslag over den næste årrække. Initiativernes konsekvenser vil skulle undersøges nøje inden nærmere dansk stillingtagen. Initiativerne vil således skulle vurderes på baggrund af bl.a. principper om proportionalitet og omkostningseffektivitet.

Danmark vil støtte op om de elementer i hvidbogen, der underbygger de overordnede principper, der er opstillet i den politiske aftale om grøn transportpolitik fra januar 2009 og regeringens plan om bæredygtig transport – bedre infrastruktur fra december 2008. Principperne er:

- Transportens CO<sub>2</sub>-udledning skal ned - CO<sub>2</sub>-kurven skal knækkes -, og der skal gennemføres en grøn omlægning af bilskatten
- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne
- Vejkapaciteten skal udbygges, dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen
- Cyklismen skal fremmes - valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed
- Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport, hvor blandt andet el- og hybridbiler forventes at spille en væsentlig rolle
- Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur
- Støj og luftforurening i byerne skal ned

På søfartsområdet gentager Hvidbogen en række kontroversielle forslag, hvor Danmark tidligere har markeret sin negative holdning. F.eks. vil det foreslåede EU-skibsregister ikke i sig selv tilføre nogen merværdi for medlemsstaterne, der efter de eksisterende regler allerede har incitament til at vælge et internationalt kvalitetsregister, hjemmehørende i et medlemsland. Desuden bør målet med EU-regulering være at sikre kvalitetsskibsfart for alle skibe, der sejler i EU, ikke kun for skibe, der vælger at blive indregistreret i et eventuelt EU-skibsregister eller sejle under EU-flag. Andre initiativer, som Danmark stadig ikke kan støtte, er forslagene om fuldt medlemskab i FN's søfartsorganisation, IMO, oprettelse af en EU-kystvagt, indførelse af et "Single Transport Document" samt forslaget om at afskaffe undtagelsen for arbejdstagere om bord på skibe i en række direktiver på det sociale område.

For så vidt angår minimumsharmonisering af sanktionerne for overtrædelse af EU's regler om køre- og hviletid (Justitsministeriets ressort), er regeringen umiddelbart positiv, såfremt det bidrager til at sikre en mere effektiv overholdelse af disse regler i EU-landene. Et eventuelt forslag om strafferetlige sanktioner frem-



sat med hjemmel i TEUF artikel 83, stk. 2, vil imidlertid være omfattet af Danmarks forbehold vedrørende retlige og indre anliggender.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Hvidbogen har været behandlet den 6. april og den 6. maj i Rådets Intermodale arbejdsgruppe. Landenes bemærkninger har været præget hvidbogens store omfang og kompleksitet.

Flere lande har været inde på, at der var mange gode intentioner, men også mange, som er knap så realistiske. Særligt tankerne om at overføre vejgods over 300 km til andre transportformer, og udfase brugen af køretøjer, der bruger konventionelt brændstof i bytransporten, har mødt skepsis.

Det ungarske formandskab planlægger en politisk drøftelse af hvidbogen på rådsmødet den 16. juni på baggrund af en række spørgsmål, som vil blive fremsendt til landene.

## 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om hvidbogen.

## 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 15. april 2011 og supplerende grund- og nærhedsnotat den 10. maj 2011. Sagen har ikke tidligere været forelagt for Europaudvalget.



Dagsordenspunkt 3: Rådets afgørelse om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale jernbanebefordringer om tiltrædelse af Den Europæiske Union, til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999

KOM(2009)441

Nyt notat

Resume:

Rådet har siden 2002 forhandlet indholdet af den nærmere aftale om at EU tiltræder COTIF konventionen. Formålet er, at Kommissionen på vegne af EU kan udøve sine beføjelser i OTIF med det antal stemmer, som medlemsstaterne har. Der har i den forbindelse været en række problemer af juridisk karakter samt en række uenigheder i Rådet, som har medført de årelange forhandlinger.

Der er nu opnået enighed både i Rådet og mellem Rådet og OTIF om indholdet af aftalen, hvorfor det forventes, at EU kan tiltræde konventionen på OTIF's kommende generalforsamling den 21. juni 2011. Et af de større juridiske problemer var uoverensstemmelse mellem EU-retten og tre af bilagene til konventionen, men dette problem er nu løst, ved at bilagene ved en revision er blevet tilpasset EU-retten.

Forslaget er sat på dagsorden til vedtagelse på rådsmødet den 16. juni 2011.

#### 1. Baggrund og indhold.

Den mellemsstatslige Organisation for den Internationale Jernbanebefordring (OTIF) har 45 medlemmer - bl.a. alle de nuværende medlemsstater med jernbane i den Europæiske Union.

OTIF's retsgrundlag er "Konventionen om internationale jernbanebefordringer" af 9. maj 1980 (COTIF 80), som er ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999 (COTIF 99). Vilnius-protokollen er trådt i kraft 1. juli 2006 og gennemført i dansk ret ved Udenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1. af 1. januar 2007.

Fællesskab har i en årrække ønsket at tiltræde COTIF, for at det kunne udøve sine beføjelser. Fællesskabet vil derfor tiltræde COTIF 99 på OTIF's kommende generalforsamling d. 21. og 22. juni 2011. Kommissionen fik sit første forhandlingsmandat i Rådet d. 28. marts 2003, som oprindeligt havde følgende hovedpunkter

1. Fællesskabet skal råde over det samme antal stemmer som dets medlemsstater på de områder, hvor Fællesskabet har kompetencen.



2. Erklære - som det er muligt ifølge COTIF 99 - at fællesskabet ikke agter at anvende bestemte dele af konventionen om tekniske standarder og godkendelse af jernbanemateriel, samt at andre undtagelser senere kan komme på tale.
3. Præcisere – i overensstemmelse med COTIF 99 – at fællesskabslovgivningen for medlemsstaterne har forrang for COTIF 99.

## 2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Den Mellemsstatslige konvention om internationale Jernbanebefordringer, COTIF 1980, er ratificeret af Danmark. Konventionen trådte i kraft i 1985. Vilnius protokollen, der moderniserer COTIF konventionen, er gennemført i dansk ret per 1. juli 2006.

Pga. uoverensstemmelser mellem EU-retten og tre bilag til COTIF 99 blev der ved gennemførelsen i dansk ret afgivet en erklæring, jf. COTIF 99 Artikel 42, om at de tre bilag ikke var gældende ret i Danmark. Denne uoverensstemmelse er nu bragt ud af verden og Artikel 42 erklæringen trækkes efter kommissionens anbefaling tilbage med virkning fra 1. juli 2011 eller snarest derefter.

## 3. Høring

Forslaget til forhandlingsmandat blev sendt i høring i 2002 hos følgende organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Danmarks TransportForskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, DSB, Erhvervenes Transportudvalg, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Privathavne, Fælleskontoret for Privatbanerne, HK/Stat, Handelskammeret Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udvalgsråd, Jernbanearbejdernes Fagforening, Kombi Dan A/S, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, Railion Denmark A/S, Sammenslutningen af Danske Havne, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Sund og Bælt Holding A/S, TraXion A/S, Ørestadsselskabet I/S Øresundsbro Konsortiet.

Nedenfor refereres de modtagne høringssvar:

DSB

DSB kan anbefale, at EU søger tilslutning til COTIF.

NOAH-Trafik

kan tiltræde forslaget, hvis det kun omfatter konventionel jernbanedrift, men ikke hvis forslaget vedrører anlæg og drift af højhastighedsbaner samt opgradering af baner til højhastighed.



Railion Denmark A/S

tager kommissionens ønske om at tilslutte sig COTIF til efterretning.

En tilslutning til COTIF anses for en fornuftig vej til at sikre koordinatation mellem EU's jernbanedirektiver og den nuværende regulatoriske ramme for international grænseoverskridende jernbanetransport.

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

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

#### 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen nævner ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet. Det er regeringens vurdering, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, at Fællesskabet tiltræder Vilnius-protokollen (COTIF 99), idet Fællesskabet gennem vedtagelsen af en række direktiver i de seneste år er tillagt kompetence på de områder, som konventionen dækker.

#### 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Kommissionen har søgt mandat til at EU kunne forhandle en tilslutning til COTIF 1999 konventionen.

Danmark har arbejdet for at tilslutte sig dette ønske, idet det vil fremme koordineringen af den mellemstatslige regeldannelse på jernbaneområdet. EU's indflydelse på jernbaneudviklingen i de lande, som ikke er medlem af EU, vil styrkes til gavn for jernbanens internationalisering.

Danmark har fra starten har været positiv overfor EU's tilslutning til COTIF-konventionen og er det fortsat.

De juridiske problemer er løst mellem de to organisationer, hvorfor Danmark i lighed med de øvrige EU medlemsstater nu kan tilslutte sig COTIF 99 uden forbehold.

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

Der har været forhandlet løbende mellem 2003 og 2011 om EU's tilslutning til COTIF og enighed om tilslutning er nået i løbet af foråret 2011.

Baggrunden for de meget langvarige forhandlinger var, at der viste sig at være en række komplikationer primært af retlig natur.

Dette medførte at EU medlemsstaterne i overensstemmelse med COTIF 99 valgte at tre af konventionens bilag ikke skulle gælde for dem. I mellemtiden har OTIF revideret de omhandlede bilag, således at disse nu er i overensstemmelse med EU-retten.



For at komme videre i processen fik Kommissionen i 2009 fornyet mandat i Rådet.

Kommissionen og OTIF har siden under nøje orientering af- og godkendelse i Rådet forhandlet en endelig aftale på plads. Denne aftale kan nu tiltrædes af begge parter på OTIF's kommende generalforsamling, således at EU's tilslutning får effekt fra 1. juli 2011.

#### 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har i sin betænkning af 11. november 2009 udtalt, at det er af stor betydning, at EU tiltræder denne aftale hurtigst muligt med henblik på at videreudvikle jernbaneinteroperabiliteten ikke blot inden for EU, men også mellem EU og dets nabolande.

#### 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Spørgsmålet om forhandlingsmandat om EU's tiltrædelse af konventionen har været forelagt Europaudvalget i forbindelse med den samlede jernbanepakke II den 22. marts 2002, den 27. september 2002 og 13. marts 2003 til orientering og den 29. november 2002 til forhandlingsoplæg.





Dagsordenspunkt 4: Udkast til Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om en samlet luftfartsaftale med Republikken Moldova

KOM(2011) 240

Nyt notat

## 1. Baggrund og indhold

På baggrund af en meddelelse af 2. maj 2011 fra Kommissionen om oprettelse af et fælles luftfartsområde med Moldova henstiller Kommissionen, at den bemyndiges til at indlede forhandlinger med Moldova om indgåelse af en samlet aftale på luftfartsområdet. Henstillingen er fremsendt den 3. maj 2011 på basis af Traktatens artikel 218, stk. 3 og stk. 7.

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

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

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

## 2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Luftfartsrelationerne mellem Danmark og tredjelande reguleres af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, samt af eventuelle bilaterale luftfartsaftaler med det pågældende tredjeland. Danmark har ingen bilateral luftfartsaftale med Moldova. Forslaget kræver ikke lovændring.

## 3. Høring

Forslaget udsendes i EU-specialudvalget for Transport.



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

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark. Der må forventes positive samfundsøkonomiske konsekvenser af en liberalisering af luftfartsrelationerne mellem EU og Moldova, om end betydningen for Danmark vil være beskednen.

#### 5. Nærhedsprincippet

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

#### 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er positivt indstillet over for forslaget.

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

Forslaget har været behandlet kort i Rådets transportarbejdsgruppe. Der vil formentlig være enighed om give Kommissionen bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Moldova. Forslaget er sat på dagsordenen til vedtagelse på rådsmødet den 16. juni 2011.

#### 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

#### 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.



Dagsordenspunkt 5: Kommissionens forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse af lufttransportaftalen mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Den Føderative Republik Brasilien på den anden side.

KOM (2011) 253

Nyt notat

## 1. Baggrund og indhold

Kommissionen har fremsat forslag om, at Rådet godkender en undertegnelse af en samlet luftfartsaftale mellem EU og dens medlemsstater på den ene side og Brasilien på den anden. Forslaget er fremsendt den 6. maj 2011 på basis af Traktatens artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 5, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Kommissionen fik i oktober 2010 bemyndigelse af Rådet til at indlede forhandlinger med Brasilien om indgåelse af en samlet luftfartsaftale, der gradvis skulle afløse medlemsstaternes bilaterale luftfartsaftaler med Brasilien. Det indgår som led i EU's eksterne luftfartspolitik at føre forhandlinger om omfattende aftaler om civil luftfart med nøglepartnere i de tilfælde, hvor det menes, at sådanne aftaler vil være forbundet med merværdi og økonomiske fordele.

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

På basis af bemyndigelsen fra Rådet har Kommissionen nu forhandlet en aftale frem med Brasilien, der sikrer gradvis åbning af markedet i form af adgang til ruter og kapacitet på gensidigt grundlag, fremmer konkurrencen mellem luftfartsselskaberne på basis af ikke-diskriminering og lige vilkår samt fremmer samarbejde om regulering og harmonisering af forskrifter.

## 2. Gældende dansk ret og forslagens konsekvenser herfor

Luftfartsrelationerne mellem Danmark og tredjelande reguleres af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, samt for Brasiliens vedkommende af den bilaterale luftfartsaftale mellem Danmark og Brasilien af 18. marts 1969. Forslaget kræver ikke lovændring.

## 3. Høring

Forslaget er udsendt i EU-specialudvalget for Transport.



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

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Der må forventes positive samfundsøkonomiske konsekvenser af en liberalisering af luftfartsrelationerne mellem EU og Brasilien.

#### 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen mener ikke, at målene for forslaget vil kunne nås af medlemsstaterne enkeltvis, bl.a. fordi en række bestemmelser på luftfartsområdet er undergivet fællesskabskompetence. Det er desuden tale om en naturlig udvidelse af EU's fælles luftfartspolitik over for vigtige luftfartspartnere. Regeringen deler denne opfattelse.

#### 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er positivt indstillet over for forslaget.

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

Forslaget har været behandlet kort i Rådets transportarbejdsgruppe. Der vil formentlig være enighed om at tilslutte sig, at luftfartsaftalen med Brasilien undertegnes. Forslaget er sat på dagsorden til vedtagelse på rådsmødet den 16. juni 2011.

#### 8. Europa-Parlamentets udtalelser

Forslaget fremsendes til behandling i Europa-Parlamentet. Det vides endnu ikke, hvornår Parlamentet vil behandle forslaget.

#### 9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Kommissionens henstilling til Rådet om at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger med Brasilien om en samlet luftfartsaftale, KOM(2010)210, har været forelagt Europaudvalget den 8. oktober 2011.

Forslaget til Rådets afgørelse om undertegnelse af lufttransportaftalen mellem EU og Brasilien har ikke tidligere været behandlet i Europaudvalget.