

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 206)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres stedfortrædere Bilag Journalnummer Kontor

1 400.C.2-0 N.1
20. november

1998

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 27. november 1998 fremsendes vedlagt Trafikministeriets notat vedrørende punkterne 1 - 4 og 7 - 15 der forventes optaget på dagsordenen for rådsmøde (transportministre) den 30. november - 1. december 1998.

TRAFIKMINISTERIET

J.nr. 121-11
3. kontor Den 20. november 1998

Løbenummer TM0088

*Rådsmøde (Transport) den 30. november - 1. december
1998
Aktuelt notat*

Dagsordenspunkt 1

Forslag til Rådets direktiv om afgifter på tunge godstransportkøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (Eurovignetten), Kom (96)331

1. Baggrund og indhold.

EF-domstolen annullerede med afgørelse af 5. juli 1995 direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer. Baggrunden for annullationen var en procedurefejl i forbindelse med direktivets vedtagelse. Domstolen erklærede som en del af dommen direktivets retsvirkninger for opretholdt, indtil Rådet har vedtaget nye regler på området.

Forslaget, der blev fremsat den 10. juli 1996 under henvisning til traktatens artikel 75 og 99, skal vedtages med enstemmighed.

Europa-Parlamentet har udtalt sig den 14. juli 1997.

Siden fremsættelsen har der været ført intense forhandlinger om forslaget, herunder i Rådet, uden at der har kunnet opnåes enighed. Hovedelementerne i forhandlingerne har været satsene for *vejbenyttelsesafgifterne*, herunder differentieringen af disse efter køretøjernes udstødningsnormer, samt undtagelser for visse lande, muligheden for visse lande, muligheden for visse lande til at anvende reducerede satser for *vægtafgiften* samt særlige regler for *afgifterne ved kørsel i Alperregionen*.

Der har til brug for forhandlingerne af skiftende formandskaber været fremlagt en række kompromisforslag. Senest er der af det østrigske formandskab fremlagt et uformelt skitseforslag.

På nuværende tidspunkt indgår følgende kernelementer i forhandlingerne:

a) Vedrørende vejbenyttelsesafgifter foreslår formandskabet en differentiering baseret på 3 normer: Non-Euro, Euro I og Euro II eller mindre forurenende. For køretøjer med højst 3 aksler foreslås maksimumsatser for de nævnte normer på hhv. 990 ECU, 870 ECU og 750 ECU i stedet for det nuværende loft på 750 ECU. For køretøjer med 4 aksler eller derover foreslås tilsvarende hhv. 1650 ECU, 1450 ECU og 1250 ECU i stedet for det nuværende loft på 1250 ECU. Satsen for et éndagsbevis foreslås for alle de omfattede køretøjer hævet fra de nuværende 6 ECU til 8 ECU.

b) Muligheden i det eksisterende direktiv for at anvende nedsatte satser for visse lande indtil udgangen af 1997 foreslås genindført alene for Grækenlands vedkommende. Formandskabet har foreslået at bibeholde den reducerede sats på 50

% for så vidt angår Grækenland i 2 år efter aftalens ikrafttrædelse samt give mulighed for forlængelse af denne nedsættelse med 1 år ad gangen.

c) For så vidt angår vægtafgiften foreslår formandskabet, at Grækenland, Italien, Portugal og Spanien får mulighed for i to år at opkræve lavere satser end minimumssatserne, dog ikke lavere end 65 % af de foreslåede minimumssatser.

d) Indførelse af en tillægsbestemmelse vedrørende brugsafgifter ("bompenge"), hvorved medlemslandene - uanset at disse satser skal baseres på omkostningerne i forbindelse med bygning, drift og udvikling af det pågældende infrastrukturnet - kan variere satserne i henhold til køretøjets udstødningsklasser samt pålægge højere afgifter om natten end om dagen.

e) En sikkerhedsklausul, hvorefter Østrig kan anmode Kommissionen om at iværksætte særlige tiltag på Brenner-ruten, hvis der viser sig en uventet stigning i den omledte trafik.

f) Reduktion af det antal økopoints, som er til rådighed for transitering af Østrig svarende til, at Kommissionen på baggrund af direktivforslaget samt den endnu ikke indgåede aftale med Schweiz forventer en nedgang i den omledte trafik gennem Østrig på hhv. 20 % i 2000, 40 % i 2002, 50 % i 2004 og en yderligere reduktion herefter.

g) Etablering af et rådgivende udvalg (komitéprocedure I), der har til opgave at bistå Kommissionen i forbindelse med eventuelle forlængelser af anvendelsen af den reducerede sats for vejbenyttelsesafgiften i relation til græske køretøjer.

2. Gældende ret.

Danmark har ved lov nr. 956 af 22. november 1994 om afgift af vejbenyttelse pr. 1. januar 1995 indført en regional vejbenyttelsesafgift (eurovignet) i samarbejde med Belgien, Holland, Luxembourg og Tyskland. Sverige indtrådte i samarbejdet den 1. februar 1998. Afgiften opkræves for lastbiler og lastvognstog til vejgodstransport, der har en tilladt totalvægt på

12 tons eller derover. For dansk indregistrerede lastbiler er afgiftsperioden ét år, og afgiften betales for retten til at køre på hele det danske vejnet. For udenlandsk indregistrerede lastbiler opkræves afgiften for den periode lastbilerne kører på motorvejsnettet i Danmark. Afgiftsperioden for udenlandsk indregistrerede lastbiler opgøres i kalenderdage (uger m.v.).

Danmark har i vægtafgiftsloven indført direktivets minimumssatser for vægtafgift for lastbiler, der er afgiftspligtige efter lov om vejbenyttelse.

3. Høring.

Der blev foretaget en høringsrunde i forbindelse med et arbejdsdokument fra Kommissionen af 24. juli 1996, hvor der var en bred opbakning bag differentiering på grundlag af køretøjers miljøbelastning. Vognmandsorganisationerne var af den opfattelse, at det ville være uacceptabelt, hvis drøftelserne førte til en forhøjet afgiftsbyrde for erhvervet.

Vognmandserhvervet har tidligere tilkendegivet, at Danmark bør støtte en differentiering på 3 normer (svarende til hvad der er indeholdt i arbejdsdokumentet på nuværende tidspunkt). Erhvervet ønsker dog mulighed for at opkræve lavere afgiftssatser for EURO I og II køretøjer. Erhvervet har endvidere udtalt, at man bør opnå en provenuneutral løsning for så vidt angår vejbenyttelsesafgiften.

Det har af tidsmæssige grunde ikke været muligt at foretage en høring over det seneste formandskabsforslag.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

En differentiering af vægtafgiften vil kræve en ændring af lov om vægtafgifter.

Såfremt landene i forbundet vedrørende Eurovignetten ønsker en forhøjelse af vejbenyttelsesafgiften kræves der en ændring af 5-landeaf-talen om vejbenyttelsesafgift, og af lov om afgift af vejbenyttelse.

Forhøjes det samlede afgiftsniveau med f.eks. 6% - anslås provenuet for Danmarks vedkommende alt andet lige - opdelingen i forskellige normer gør provenuet afhængig af vognparkens størrelse delt ud på de 3 normer - at stige med knap 8 millioner i forhold til 1995 og ca. 16 millioner i forhold til 1996, hvor satsen var blevet reduceret med ca. 3%. Ved en samlet stigning på 10% vil de respektive tal udgøre henholdsvis 20 og 28 millioner kroner.

Indførelse af en differentieret vejbenyttelsesafgift med 3 niveauer vil have administrative konsekvenser, herunder muligvis stærkt øgede omkostninger i forbindelse med gennemførelsen og administrationen af ordningen.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

En eventuel stigning i vejbenyttelsesafgiften vil betyde en meromkostning for erhvervet svarende til statens merprovenu.

6. Tidligere forelægges i Folketingets Europaudvalg.

Sagen har været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 27. september 1996, den 6. december 1996, den 7. marts 1997 til orientering, den 23. maj 1997 med henblik på forhandlingsoplæg, den 13. juni 1997, den 5. december 1997 til orientering, den 16. marts 1998 med henblik på supplerende forhandlingsoplæg og den 25. september 1998 til orientering.

Dagsordenspunkt 2

Forhandlinger mellem Det Europæiske Fællesskab og Schweiz på land og lufttransportområdet

Der er ikke fremkommet nye forhandlingselementer i forhold til det aktuelle notat, der blev fremsendt forud for transportministerrådsmødet den 17. marts 1998.

Dagsordenspunkt 3

Forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/106 om indførelse af fællesregler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne og Forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de størst tilladte dimensioner i national og international trafik og størst tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet, kom (98) 414.

1. Baggrund og indhold

Direktivforslagene er fremsat den 10. juli 1998 under henvisning til Traktatens artikel 75 og artikel 84, stk. 2 for så vidt angår ændringen direktiv 92/106/EØF og artikel 75 for så vidt angår ændringen af direktiv 96/53/EF. Begge forslagene vedtages efter artikel 189 C. Forslaget er modtaget i Rådet den 14. juli 1998.

Direktivforslagene har til formål at fremme brugen af kombineret transport som alternativ til den stadig voksende landevejstransport. De eksisterende regler til fordel for kombineret transports ydeevne og konkurrencestilling har ikke tilstrækkelig virkning og bør forbedres, så de tilskynder til brug af andre transportformer, som er sikrere, mere miljøvenlige, mere energieffektive, og som skaber færre trafikproblemer, d.v.s. jernbane, indre vandveje og søtransport.

Forslagene indebærer endvidere en harmonisering af afgiftsnedsættelser og ophævelse af weekendrestriktioner, som medfører at konkurrenceforholdene for kombineret transport bliver bedre og mere ens indenfor Fællesskabet.

a. Forslag til ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF.

Efter forslaget

- sker der en udvidelse af direktivets anvendelsesområde (artikel 1) til at gælde alle former for kombineret transport, det vil sige ikke blot kombinationer af landevejs- og jernbanetransport, men også kombinationer med transport ad indre vandveje eller i kystnære farvande. Forslaget omfatter endvidere ikke kun "kombineret transport" mellem medlemsstaterne men også godstransport i en medlemsstat. Det er dog en forudsætning, at hvert enkelt vejafsnit ikke udgør over 20 pct. af det samlede kilometerantal, som under transporten tilbagelægges ved hjælp af en eller flere af de øvrige transportformer og at der ved søtransport eller transport ad indre vandveje kan foretages en tilsvarende transport ad landevejen.

- er transport af gods til og fra tredjelande omfattet af direktivet, såfremt transporten opfylder samme betingelser som anden kombineret transport. Derimod er visse former for oversøisk transport og færgefart over kortere afstande ikke omfattet af direktivet, da disse former for transport ikke træder i stedet for landevejstransport.

- forpligtes medlemsstaterne til at refundere eller nedsætte afgifterne for landevejskøretøjer (vægtafgift og vejbenyttelsesafgift), der benyttes til alle former for kombineret transport. Nedsættelsen eller refusionen af vægtafgifter skal udgøre mindst 18 ECU og for vejbenyttelsesafgifter skal nedsættelsen svare til afgiftens daglige sats for hver deltagelse i en kombineret transport. Disse nedsættelser eller refusioner gælder hver gang en kombineret transportterminal benyttes.

undtages godstransportkøretøjer, der deltager i kombineret transport efter direktivet, fra kørselsrestriktioner i weekender, om natten, på helligdage og i perioder med stærk luftforurening. Ved kørsel med kombineret transport i tilfælde, hvor almindelig godskørsel er forbudt, gælder der dog særlige bestemmelser for at mindske miljøbelastningen, såvel i form af støj som ved luftforurening.

På baggrund af drøftelserne i transportgruppen, jf. nedenfor under punkt 4, har formandsskabet udarbejdet et revideret forslag til ændring af direktiv 92/106/EØF.

Efter dette forslag

er forudsætningen om, at hvert enkelt vejafsnit ikke må udgøre over 20 pct. af det samlede kilometerantal samt at søtransport eller transport ad indre vandveje skal kunne ske tilsvarende ved en transport ad landevej udgået og erstattet med følgende:

vejafsnittene i transporten, opgjort enkeltvis skal gå **enten**, for så vidt angår det første afsnit, mellem det punkt hvor varen pålæsses og den nærmeste hensigtsmæssige jernbanepålæsningsterminal, og for så vidt angår det sidste afsnit, mellem den nærmeste hensigtsmæssige jernbaneafslæsningsterminal og det punkt hvor varen aflæsses; **eller** være inden for en radius på ikke over 150 kilometer i fugleflugt fra den flod- eller søhavn, hvor lastning eller losning finder sted. (Ved "nærmeste hensigtsmæssige" forstås, at der ud fra et teknisk, praktisk og kommercielt synspunkt er et passende udbud af jernbanetransport og transport fra en jernbaneterminal).

er færgefart på under 150 kilometer og oversøiske transportafsnit ikke omfattet af definitionen; ved indenlandsk kombineret transport kan medlemslandene dog også lade færgefart under 150 kilometer være omfattet.

kan medlemsstaterne refundere eller nedsætte afgifter til køretøjer, der indgår i en kombineret transport men nu med et fast beløb efter medlemsstaternes eget valg. Beløbet kan dog ikke overstige det beløb, der normalt opkræves for de køretøjer m.v., der deltager i den kombinerede transport. De beløb, der oprindeligt var specificeret i Kommissionens forslag, med mindst 18 ECU pr. transport for vægtafgiften og vejbenyttelsesafgift svarende til dagssatsen pr. udført kombineret transport, er udgået. Til gengæld er afgiftsrefusionen gjort frivillig for medlemsstaterne (ny artikel 6, stk. 4).

b. Forslag til ændring af Rådets direktiv 96/53/EF.

Efter forslaget

ændres den samlede tilladte totalvægt for landevejstransport, der indgår i kombineret transport i alle medlemsstaterne til 44 tons. Medlemsstaterne kan i så fald forlange tre-akslede motorkøretøjer for at forhindre vejskader.

tillades 42 tons totalvægt ved benyttelse af to-akslede trækenheder.

For begge direktivforslag gælder det, at de nødvendige love og administrative bestemmelser til gennemførelsen af direktivforslaget skal være trådt i kraft inden den 1. juli 2000.

2. Gældende dansk ret

De danske regler om vægtafgift og vejbenyttelsesafgift findes i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 207 af 3. april 1998 samt lov nr. 956 af 22. november 1994 om afgift af vejbenyttelse med senere ændringer.

De danske regler om vægt og dimensioner for køretøjer i national trafik findes i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer.

3. Høring

Trafikministeriet har foretaget en høring af følgende organisationer m.v. over det oprindelige forslag:

Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Danske Vognmænd, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Dansk Speditørforening, Turistvognmændenes Landsforening, Transportrådet, Erhvervenes Transportudvalg, SID, Forbrugerrådet, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Industri, Danske privatbaners fællesrepræsentation, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, Københavns Havn, Aalborg Havn, Dansk Arbejdsgiverforening, Sammenslutningen af Danske Havne, Århus Havn og HK Service og NOAH Trafik,.

Følgende organisationer m.v. har ikke svaret:

Amtsrådsforeningen i Danmark, Landsforeningen Danmarks Bilruiter, Dansk Speditørforening, Turistvognmændenes Landsforening, Transportrådet, SID, Landsorganisationen Danmark, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri, Danske privatbaners fællesrepræsentation, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, Københavns Havn, Aalborg Havn, Dansk Arbejdsgiverforening, Sammenslutningen af Danske Havne, Århus Havn og HK Service.

Følgende organisationer har bemærkninger til forslaget:

Forbrugerrådet er generelt positive over for forslagene, men lægger vægt på, at de enkelte medlemslande fortsat skal have mulighed for nationalt, regionalt og lokalt at kunne stille strengere krav af hensyn til det lokale miljø f. eks. hvad angår weekend-restriktioner.

Erhvervenes Transportudvalg er ligeledes positiv over for forslagene, men fremhæver nødvendigheden af udviklingen af "Freight Freeways", liberalisering af jernbanerne og aftaler på tværs af grænserne for at styrke vilkårene for den kombinerede transport.

Endvidere lægger ETU vægt på, at de fordele, som forslaget indebærer for kombineret transport inden for fællesskabet også skal omfatte den nationale kombinerede transport med lastbiler med en godkendt totalvægt på 48 tons.

Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Danske Vognmænd og Vognmandsfaget Arbejdsgiverforening støtter direktivforslagene under forudsætning af, at alle får lige adgang til infrastruktur samt lige muligheder og betingelser for at deltage som operatører i de kombinerede transportkæder.

Endvidere lægger vognmandsorganisationerne vægt på, at de rent nationale kombinerede transportere, som er omfattet af direktivforslagene, fortsat kan benytte den nationale maksimumsgrænse for totalvægt på lastbiler, selvom denne er højere end de foreslåede 44 tons, samt at de får samme afgiftsbegunstigelser og undtagelser fra driftsrestriktioner som i direktivforslagene.

Generelt finder organisationerne, at forslagsteksterne på flere punkter er så uklar, at det kan være svært at gennemskue de konkrete forslag.

For så vidt angår det reviderede forslag, hvor en afgiftsreduktionsordning er gjort frivillig for medlemsstaterne, har organisationerne anført, at det vil føre til konkurrenceforvridning mellem vognmænd inden for Fællesskabet, hvis nogle lande vælger at indføre en ordning med afgiftsreduktioner og andre ikke.

NOAH-Trafik er enig i, at den kombinerede transport bør fremmes som alternativ til den stadig voksende landevejstrafik. På den måde mindskes miljøbelastningen fra landevejstrafikken. De finder dog ikke, at forslagene er tilstrækkelige til at nå en effektiv begrænsning af belastningen af miljøet fra disse køretøjer.

NOAH er derfor fremkommet med forskellige oplæg til, hvad der kan gøres for at forbedre miljøet omkring godstransport ad landevej, som f.eks. udbygning af godskorridorer, lempelse af havneafgiften, sænkelse af vægtgrænserne m.m.

NOAH kan således ikke støtte en lempelse af afgifterne på køretøjerne og heller ikke en forhøjelse af den internationale vægtgrænse til 44 tons totalvægt. Herudover finder NOAH, at en ophævelse af weekendrestriktionerne vil medføre øget støj fra landevejstrafikken.

4. Lovgivningsmæssige konsekvenser.

Såfremt Danmark vælger at indføre de afgiftslempelser, som kan indføres efter direktivforslagene vil disse medføre en ændring af de eksisterende afgiftslove om henholdsvis vægtafgift af motorkøretøjer og afgift af vejbenyttelse.

Forslagene indebærer desuden en ændring af reglerne om højst tilladte totalvægt for international trafik.

5. Statsfinansielle konsekvenser.

En vedtagelse af forslaget vedrørende fremme af kombineret transport (92/106/EØF) vil medføre et provenutab for de nævnte afgifter, hvis størrelse ikke nærmere kan vurderes på det foreliggende grundlag, såfremt Danmark vælger at indføre afgiftslempelser.

Forslaget om ændring af den tilladte totalvægt (96/53/EF) skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Der foreligger ikke en nærmere analyse af forslagene der dokumenterer eller sandsynliggør samfundsøkonomiske og miljømæssige gevinster.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget.

Grundnotat er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 15. september 1998.

Dagsordenspunkt 4

Jernbanepakken

Forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og forslag til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter samt sikkerhedscertificering, kom (98) 480.

Der henvises til grundnotater af 12. november 1998 fremsendt til Europaudvalget den 18. november 1998.

Dagsordenspunkt 5

Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 82/714/CEE om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje.

Erhvervsministeriet

Dagsordenspunkt 6

Forslag til Rådets forordning om kapacitetspolitik for EF's indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten (gammelt for nyt).

Erhvervsministeriet

Dagsordenspunkt 7

Opfølgning på konklusionerne fra det europæiske råd i Cardiff.

1. Baggrund og indhold

Som opfølgning på konklusionerne om integration af miljø i sektorpolitikkerne fra Det Europæiske Råds møde i Cardiff, juni 1998, har formandsskabet udarbejdet udkast til fremskridtsrapport som forelægges Rådet (transport) på mødet den 30. november - 1. december 1998 med henblik på mødet i Det Europæiske Råd i Wien den 11.-12. december 1998.

I følge udkast til rapporten hilser Rådet indledningsvis integrationen af miljøhensyn i transportpolitikken velkommen og konstaterer, at en uforandret fortsættelse af den nuværende udvikling i efterspørgslen efter vejtransport ikke er bæredygtig. Derfor finder Rådet, at øget integration af miljø og transport er en nødvendighed.

For at nå målet om et bæredygtigt transport system finder Rådet endvidere, at den fremtidige indsats bl.a. skal søge at øge brændstofkvaliteten, reducere emissioner, sikre en mere effektiv brug af eksisterende infrastruktur samt arbejde for et skift til mere miljøvenlige transportformer.

Rådet konstaterer på baggrund heraf, at forstærket indsats på fællesskabsniveau er påkrævet, specielt på følgende områder:

- **infrastrukturafgifter og eksterne omkostninger**, hvor Rådet anerkender at internalisering af eksterne omkostninger på langt sigt udgør et vigtigt element i arbejdet for at udvikle et bæredygtigt transportsystem.

- **revitalisering af jernbanerne, kombineret transport m.v.**, hvor Rådet konstaterer, at jernbanernes fulde potentiale på miljøområdet endnu ikke er endelig klarlagt, men at øget brug af jernbaner, kombineret transport m.v., kan bidrage til et bæredygtigt transportsystem.

i arbejdet for at opnå en bæredygtig udvikling finder Rådet, at fællesskabets eksterne relationer udgør en væsentlig del heraf, herunder særligt den kommende udvidelse, og at det derfor er nødvendigt med særlig fokus på miljøaspektet i udvidelsesprocessen.

Derudover nævner Rådet en række andre fremtidige indsatsområder, bl.a. væksten i lufttrafikken, hvor Rådet konstaterer, at det er nødvendigt med tiltag med henblik på at gøre denne transportform bæredygtig (f.eks. ved at reducere både støj- og luftemissionen).

I rapportens konklusioner konstaterer Rådet, at der er sket fremskridt i arbejdet for at udvikle et bæredygtigt transportsystem i fællesskabet, men at der er behov for yderligere indsats på henholdsvis kort, mellem-langt og langt sigt. Derfor forpligter Rådet sig til senest i december 1999, at udvikle et arbejdsprogram og en strategiplan for arbejdet med at integrere miljø og transport.

2. Høring

Rådets rapport har ikke været sendt i høring men har været på dagsordenen for møde i specialudvalget vedrørende transportspørgsmål, hvor der ikke fremkom bemærkninger.

3. Tidligere forelæggelse i Folketingets Europaudvalg

Rapporten har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 8

Forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 295/91 om en ordning for kompensation til rutenflypassagerer, der afvises på grund af overbooking, Kom (98)41 og Kom (98)580.

Forslagets hovedformål er at sikre bedre beskyttelse af flypassagerernes rettigheder inden for EU-området og sikre at de informeres bedre i tilfælde af afvisning. Forslaget indebærer også en justering af det minimumsbeløb, som det luftfartsselskab, der afviser passageren på grund af overbooking, skal betale som kompensation.

Der henvises i øvrigt til grundnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 24. april 1998 samt aktuelt notat tilsendt Europaudvalget forud for Rådsmøde (transport) den 18. juni og den 1. oktober 1998.

På Rådsmødet den 18. juni 1998 blev der vedtaget et sæt Rådskonklusioner hvoraf bl.a. fremgår, at Rådet bekræfter, at udviklingen i luftfartssektoren retfærdiggør en undersøgelse af forordningen, og at Rådet noterer, at kompensationssatserne bør justeres.

Europa-Parlamentet har afgivet udtalelse om forslaget den 13. juli 1998.

På Rådsmødet den 1. oktober 1998 pålagde Rådet Coreper at arbejde videre med spørgsmålet med henblik på opnåelse af fælles holdning på det forestående Rådsmøde den 30. november - 1. december 1998.

Kommissionen har den 20. oktober 1998 oversendt ændret forslag til ændring af forslaget om forordning 295/91 om denied boarding compensation (KOM(1998) 580 endelig udg.). De væsentligste elementer i Kommissionens reviderede forslag er, dels at forordningens omfattelsesområde foreslås udvidet til også at gælde EU-luftfartsselskabers fly, der afgår fra tredjelands og flyver til destinationer i Fællesskabet, dels at fly, der aflyses af kommercielle grunde, bliver inkluderet i definitionen af et "overbooket fly".

Forslaget har været forelagt Europaudvalget den 12. juni 1998 til orientering og den 25. september 1998 med henblik på forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 9

Forslag til Rådets forordning (EF) om indberetning af statistiske oplysninger om passager- fragt- og postflyvning, Kom (95)353.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremsendte den 18. september 1995 udkast til Rådsforordning om indberetning af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning, KOM (95) 353 endelig udgave.

Der findes i dag EU-regler om fællesskabsstatistik vedrørende transport ad jernbane, indre vandveje og søvejen

Formålet med forslaget er at bidrage til udarbejdelsen af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning og luftfartøjsbevægelser (starter og landinger) mellem, til eller fra fællesskabslufthavne, idet disse oplysninger skal bidrage til kontrol og vurdering af det indre marked for luftfart.

Medlemsstater indsamler kvartalsdata for fællesskabslufthavne med mere end 150.000 passagerenheder pr. år. For de øvrige fællesskabslufthavne behøver medlemsstaterne kun at indberette årlige data.

Dataindsamlingen baseres i videst muligt omfang på disponible kilder.

Kommissionen offentliggør hensigtsmæssige statistikker med samme hyppighed, som resultaterne indberettes og forelægger en rapport for Rådet efter tre års dataindsamling.

Forordningen foreslås at træde i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i EF-Tidende.

Europa-Parlamentet har afgivet udtalelse om forslaget den 1. marts 1996.

2. Gældende regler

§ 3 a i lov om Danmarks Statistik åbner mulighed for indsamling af de pågældende oplysninger.

3. Høring

Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Maersk Air, SAS, og Billund Lufthavn har afgivet udtalelse vedrørende forslaget, og der er enten ingen bemærkninger eller en principiel tilslutning til forslaget, men der peges på, at indberetningerne - der i videst muligt omfang skal svare til de nuværende indberetninger, der foretages til den internationale luftfartsorganisation ICAO - vil medføre forøget ressourceanvendelse.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver som anført ikke ændring af dansk lovgivning.

Forslaget må vurderes at have mindre statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet Danmarks Statistik og Statens Luftfartsvæsen skønmæssigt har anslået, at der vil være startomkostningen er i størrelsesordenen af 0,5 mio. kr., og årlige driftsomkostninger på omkring 0,1 mio. kr.

Forslaget har været forelagt Europaudvalget den 8. marts 1996 med henblik på forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 10

Forslag til Rådets direktiv om lufthavnsafgifter, Kom(97)154 som ændret ved (98) 509.

Der henvises til grundnotat om Kommissionens forslag til rådsdirektiv vedrørende lufthavnsafgifter, der er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 1. august 1997 samt til aktuelt notat til brug ved møde i Europaudvalget den 3. oktober og den 5. december 1997.

Kommissionens oversendte den 16. september 1998 et ændret forslag til Rådets direktiv om lufthavnsafgifter (KOM (1998) 509 endelig udgave).

Ændringsforslaget omfatter en række mindre ændringer, der dog ikke vedrører forslagets centrale elementer, idet imidlertid tærskelværdien for hvilke lufthavne, der omfattes af bestemmelser på området, foreslås hævet fra de oprindeligt foreslåede ¼ mio. til 1 mio. passagerer i lufthavnen om året.

Sagen har været forelagt Europaudvalget den 3. oktober og den 5. december 1997 med henblik på orientering.

Dagsordenspunkt 11

Forhandlingerne mellem det Europæiske Fællesskab og USA på luftfartsområdet.

På Rådsmøde den 17. juni 1996 bemyndigede Rådet Kommissionen til at indlede luftfartsforhandlinger mellem EU og USA om et "Open Skies"-luftfartsregime. Mandatet udelod blandt andet det vigtige spørgsmål om markedsadgang. Kommissionen kunne eventuelt, når der var opnået resultater i forhandlingerne, få udvidet sit mandat til at omfatte alle centrale elementer.

Kommissionens forhandlinger med amerikanerne har ikke ført til et forhandlingsresultat.

På Rådsmødet den 10.-11. december 1997 præsenterede transportkommissær Kinnock Rådet for et forslag til supplerende mandat til Kommissionen, dvs. med henblik på opnåelse af mandat til forhandling om en "fuld luftfartsaftale".

Det eksisterende mandat skulle således suppleres med bl.a. følgende hovedelementer:

- Fri og åben markedsadgang og som udgangspunkt ingen begrænsning af kapacitet og i antallet af luftfartsselskaber, der må flyve inden for det fælles luftfartsområde
- Principiel fri prisfastsættelse.

Kommissionen fik ikke sit forslag til supplerende mandat vedtaget. Coreper blev pålagt at arbejde videre med sagen.

På Rådsmøde (transport) den 1. oktober 1998 blev sagen atter drøftet, og Rådet noterede sig, at det er vanskeligt at nå til fuldstændig enighed om mandatudvidelsen. Rådet vedtog, at drøftelserne skulle fortsætte således, at der på det forestående Rådsmøde kan nås frem til et sæt Rådskonklusioner.

Der foreligger ikke udkast til sådanne Rådskonklusioner.

Sagen er tidligere blevet forelagt for Europaudvalget den 1. december 1995, den 8. marts og den 6. december 1996, den 13. juni og den 3. oktober 1997 samt den 25. september 1998 med henblik på orientering. Hertil kommer forelæggelse den 14. juni 1996 og den 5. december 1997 med henblik på forhandlingsoplæg.

Hertil kommer, at trafikministeren den 18. december 1997 skriftligt har besvaret spørgsmål nr. 38 fra Folketingets Europaudvalg (alm. del - bilag 331) vedrørende status om forhandlingerne mellem EU og USA på luftfartsområdet.

Dagsordenspunkt 12

Forhandlinger mellem det Europæiske Fællesskab og de central- og østeuropæiske lande på luftfartsområdet.

Der henvises til faktisk notat af 13. september 1996 vedrørende forhandlinger på lufttransportområdet mellem EU og De Øst- og Centraleuropæiske Lande.

Kommissionen har i 1997 afholdt en 1. runde med bilaterale møder med hver af de 10 øst- og centraleuropæiske landes luftfartsmyndigheder med henblik på at afklare på hvilke områder, der er konvergens, og på hvilke områder, der er udestående problemer.

Kommissionen afholder for tiden - dvs. fra ultimo oktober og frem til midten af december i år - en 2. runde bilaterale forhandlinger med de 10 central- og østeuropæiske lande.

Sagen er tidligere blevet forelagt for Europaudvalget den 27. september 1996 med henblik på forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 13

Resultaterne af 32. Samling i ICAO's forsamling (den 22. september - 2. oktober 1998 i Montreal)

Den 32. generalforsamling i ICAO blev afholdt den 22 september- 2 oktober 1998 i Montreal, Canada.

ICAO er den globale organisation for civil luftfart og organisationen har i dag 185 medlemsstater.

I generalforsamlingen deltog 155 medlemslande samt 28 internationale organisationer, herunder EU, som er involveret i civil luftfart.

Generalforsamlingen afsluttede sit møde med vedtagelse af en række resolutioner vedrørende luftfartssikkerhed, lufttrafikstyring, miljø, året 2000 problemstillingen og en række andre luftfartssikkerhedsrelaterede emner.

Fællesskabet har siden 1988 haft observatørstatus i ICAO hvilket således er grundlaget for Kommissionens deltagelse.

Dagsordenspunkt 14

Forhandlinger med de stater, hvis civile luftfartsvæsner er fulde medlemmer af de fælles luftfartsmyndigheder, og som ikke er medlemmer af det europæiske fællesskab, med henblik på at indgå en aftale om oprettelse af en europæisk myndighed for civil luftfartssikkerhed i form af en international organisation.

Den 18 juni 1998 vedtog rådet (transport) kommissionens henstilling med henblik på rådets afgørelse om bemyndigelse af kommissionen til at indlede forhandlinger om oprettelse af en organisation for civil luftfartssikkerhed i Europa.

Der henvises til aktuelt notat af 4. juni 1998.

Dagsordenspunkt 15

Forhandlinger med de kontraherende parter i Eurocontrol med henblik på at godkende det europæiske fællesskabs tiltrædelse af den europæiske organisation for luftfartssikkerhed (Eurocontrol) ved hjælp af en protokol i henhold til artikel 40 i Eurocontrol-konventionen som revideret.

På rådsmødet den 18. juni 1998 vedtog rådet (transport) kommissionens henstilling med henblik på rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med henblik på fællesskabets optagelse som medlem af den Europæiske Organisation for luftfartssikkerhed (Eurocontrol).

Der henvises til aktuelt notat af 4. juni 1998.

Dagsordenspunkt 16

Meddelelse fra Kommissionen om en fællesskabspolitik for besætninger på passagerskibe og ro-ro-passagerfærger i fast rutefart internt i eller mellem medlemsstaterne.

- *Forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads)*
- *Forslag til rådets direktiv om krav til besætninger på passagerskibe og ro-ro-passagerfærger i fast rutefart internt i eller mellem medlemsstaterne.*

Erhvervsministeriet

(Løbenr. 3764)