

TRANSPORT- OG ENERGIMINISTERIET  
JUSTITSMINISTERIET

J.nr. 121- 7  
november 2005

Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 5. december 2005

Samlenotat:

Dagsordenspunkt 1: Civilt globalt satellitnavigationssystem (Galileo).....	2
Dagsordenspunkt 2 a: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, KOM(2004) 139. ....	4
Dagsordenspunkt 2 b: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om offentlig servicetrafik på jernbane og ad vej KOM(2005) 319.....	8
Dagsordenspunkt 3: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international tog trafik. KOM (2004) 143. ....	20
Dagsordenspunkt 4: Forslag til direktiv om certificering af togpersonale, der betjener lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbanenet. KOM(2004) 142. ....	32
Dagsordenspunkt 5: Forslag til direktiv om kørekort. KOM (2003) 621.....	39
Dagsordenspunkt 6: Luftfart, eksterne relationer.....	46
Dagsordenspunkt 7: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådet forordning om fælles regler for civil luftfartssikkerhed (security) KOM (2005) 429. ....	48
Dagsordenspunkt 8 (a-punkt): Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om information til flypassagerer om det transporterende selskabs identitet og om udveksling af sikkerhedsinformation mellem medlemsstaterne, KOM (2005) 48. ....	56

## **Dagsordenspunkt 1: Civilt globalt satellitnavigationssystem (Galileo)**

*Nyt notat.*

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

Under dette dagsordenspunkt vil Kommissionen informere om status for Galileo-projektet.

Punktet er sat på dagsordenen som orientering fra formandskabet og Kommissionen om den seneste udvikling i programmet.

Galileo-programmet er omfattende, men forventningen er, at Kommissionen vil begrænse sin information til at vedrøre 3. landes deltagelse i programmet, den finansielle situation og de pågående forhandlinger om koncessionen, dvs. hvem der skal stå som operatør for programmet fremover.

De centrale problemstillinger beskrives meget kort i det følgende:

#### *3. landes deltagelse*

Man er ved at foretage en samlet analyse af de mange problemstillinger, der knytter sig til 3. landes deltagelse i Galileo-programmet. Der synes at være mange muligheder for deltagelse, dvs. skal man knytte landene til programmet med fuld betaling, eller noget mindre betaling (relativt set i forhold til EU-medlemslandene), og hvordan skal 3.-landene kunne udøve indflydelse m.v.

#### *Den finansielle situation*

Galileo-programmet nærmer sig den afgørende fase, hvor den endelige koncessionshaver skal findes. I relation til slutfaserne er Rådet (partielt) - på baggrund af forslag fra Kommissionen - enedes om rammerne for sidste finansielle indskud, idet beløbet dog udestår, da det som det eneste element i forslaget skal forhandles på plads i ECOFIN-regi.

#### *Forhandlingerne om koncessionen*

I løbet af 2004 havde Galileo Joint Undertaking (GJU) sammen med Kommissionen opnået at få udskilt to bydende internationale (europæiske) konsortier ud af en lidt større gruppe. Man førte parallelforhandlinger med disse konsortier med henblik på at kunne pege på, hvem der skulle have Galileo-koncessionen.

Efter nogle forhandlingsrunder kom man i den situation, at de to konsortier gik sammen i ét konsortium, som man siden har forhandlet med. Der er planlagt 3-4 dages forhandlingsmøder mellem GJU/Kommissionen og det fusionerede konsortium i midten af november, igen i dagene omkring månedsskiftet november/december og på ny i midten af december.

Man forhandler om en lang række elementer med konsortiet, herunder bl.a. security, certificering, design risk, indtægtskalkuler, opsendelsesprogram etc. GJU's forhandlingsteam er under forhandlingerne med konsortiet bistået af firmaer, der yder ekspertbistand vedrørende spørgsmål af juridisk, projektfi-

nansieringsmæssig, markedsmæssig, forsikringsmæssig og lånemæssig art, sidstnævnte bistand i form af EIB

Man planlagde tidligt i forløbet at kunne nå til enighed om de centrale elementer ved udgangen af december 2005, ligesom man påregnede at kunne nå til enighed om den endelige kontrakt i løbet af første kvartal af 2006. GJU erkender imidlertid nu, at dette forløb næppe er realistisk, fordi forhandlingerne har tabt noget momentum på grund af, at kompleksiteten af et fusioneret konsortium var undervurderet ligesom elementer uden for koncessionsprogrammet har været tidsslugende.

Der skal ikke træffes nogen beslutninger på Rådsmødet, punktet er sat på dagsordenen udelukkende med henblik på orientering af delegationerne.

## **2. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Galileo-sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på møderne den 26. marts 1999, den 1. oktober 1999, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, den 23. juni 2000, den 29. september 2000, den 30. marts 2001, den 22. juni 2001, den 12. oktober 2001, den 22. marts 2002, 27. september 2002, 29. november 2002, 21. marts 2003, 28. maj 2003, 3. marts 2004, 4 juni 2004, 1. oktober 2004 og 15. april 2005, på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001 samt med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen), den 15. december 2000, den 1. marts 2002 og den 3. december 2004. Sagen har tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europaudvalget den 9. marts 2001 og af finansministeren på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001.

## **Dagsordenspunkt 2 a: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, KOM(2004) 139.**

*Revideret notat*

*Resumé*

*Forslaget indebærer en åbning af medlemsstaternes jernbanenet for international passagertransport og for cabotage-(indenrigs-)transport i forbindelse med international passagertransport fra 1. januar 2010. Europa-Parlamentet har dog foreslået, at markedet for international passagertransport åbnes fra 2008. Endvidere foreslår Europa-Parlamentet, at også markedet for national trafik åbnes – i dette tilfælde fra 2012*

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

Forslaget til direktiv er modtaget i Rådssekretariatet den 5. marts 2004. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Forliget den 16. marts 2004 mellem Rådet og Europa-Parlamentet om Kommissionens forslag til EU's 2. jernbanepakke indebærer, at Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner ændres, således at EU-landene åbner deres jernbanenet for godstransport senest den 1. januar 2006.

Markedsåbningen for passagertransport er dog fortsat begrænset til internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder, der har ret til at udføre transittrafik i de medlemsstater, hvor de til sammenslutningen hørende jernbanevirksomheder er etableret, samt ret til at udføre transittrafik i andre medlemsstater med henblik på udførelse af international transport mellem de medlemsstater, hvor de til sammenslutningen hørende jernbanevirksomheder er etableret.

Kommissionens forslag indebærer en åbning af medlemsstaternes jernbanenet fra 2010 for international passagertransport og for passagertransport mellem indenlandske stationer i forbindelse med international passagertransport. Markedsåbningen gælder for alle jernbanevirksomheder, der er etableret inden for EU.

Det følger videre af Kommissionens forslag, at medlemsstaterne under visse betingelser har mulighed for at begrænse markedsadgangen af hensyn til økonomien i jernbanepassagertransport, der er omfattet af kontrakter om offentlig servicetrafik.

Kommissionen understreger i sin begrundelse for forslaget, at jernbanevirksomheder for at kunne udnytte markedsåbningen fortsat skal være i besiddelse af rullende materiel og lokomotivførere, der er godkendt i den medlemsstat, hvor der skal køres samt sikkerhedscertifikat, der er udstedt af den pågældende medlemsstat.

Europa-Parlamentets vedtog ved første læsning ændringsforslag, der indebærer, at markedet for international togtrafik skal åbnes allerede fra 2008. Endvidere foreslår Parlamentet, markedet for alle former for personbefordring, hvilket også vil sige national trafik, skal åbnes fra 2012.

## **2. Lovgivningsmæssige konsekvenser.**

- Lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004.
- Lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne
- Bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastruktur (kanaler) m.v.

Gennemførelsen af forslaget i dansk ret vil kræve en ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v.

## **3. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Banedanmark, Danmarks-TransportForskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Busvognmænd, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, De samvirkende Invalideorganisationer, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Sund og Bælt Holding A/S, Ældre Sagen, Ørestadsselskabet I/S, Øresundsbrokonsortiet.

### *Høringssvar*

#### *Akademikernes Centralorganisation*

Akademikernes Centralorganisation har ingen bemærkninger til forslaget.

#### *Danmarks Transportforskning*

Danmarks Transportforskning har ingen bemærkninger til forslaget.

#### *Dansk Jernbaneforbund*

Dansk Jernbaneforbund har ingen bemærkninger til forslaget.

#### *Dansk Transport og Logistik*

Dansk Transport og Logistik kan overordnet støtte, at Kommissionen har taget initiativ til en 3. jernbapakke, men har ingen særlige bemærkninger til forslaget.

#### *DSB*

DSB har ingen bemærkninger til forslaget.

## *Railion Danmark A/S*

Railion anfører generelt, at de to tidligere jernbanepakker endnu ikke har ført det ønskede med sig. Railion mener desuden, at tredje jernbanepakke indeholder elementer, der er direkte skadelige for gods-transportbranchen. Railion kan derfor ikke støtte Kommissionens forslag til jernbanepakke 3. Railions specifikke indvendinger vedrører dog ikke forslaget om markedsåbning for passagertransport.

## *Ørestadsselskabet*

Ørestadsselskabet har ingen bemærkninger til forslaget.

## *Øresundsbro Konsortiet*

Øresundsbro Konsortiet har ingen bemærkninger til forslaget.

### **4. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser**

Kommissionens og Europa-Parlamentets forslag vurderes ikke at indebære væsentlige statsfinansielle konsekvenser, under forudsætning af, at det bliver muligt at beskytte økonomien i offentlige servicekontrakter.

Danmark har allerede åbnet den del af jernbanenet, der forvaltes af Banedanmark for fri international og indenlandsk passagertrafik. Forslaget vurderes på den baggrund ikke at indebære væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at det vil være nødvendigt at vedtage retsakter på fællesskabsniveau, hvis jernbanepassagertransportens transportsandel fra 1998 skal kunne fastholdes frem til 2010 ved at stoppe tilbagegangen og revitalisere jernbanepassagertransportens struktur, volumen og markedsandel.

Regeringen finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet målet med forslaget ikke kan nås ved foranstaltninger på medlemsstatsniveau. Den enkelte medlemsstat kan vedtage og gennemføre de nødvendige juridiske rammer for at åbne medlemsstatens eget jernbanemarked, men har ikke indflydelse på organiseringen og struktureringen af jernbanemarkedet i andre medlemsstater, selv om dette kan have stor betydning for international jernbanetransport, navnlig hvor der er en jernbaneforbindelse mellem medlemsstaterne.

### **6. Dansk holdning**

Det er regeringens holdning, at en reel markedsåbning for international passagertransport af tog vil kunne medføre en stigende konkurrence inden for jernbaneerhvervet, hvilket vil komme passagererne til gode.

Regeringen er også umiddelbart positiv overfor Europa-Parlamentets forslag om åbning af markedet for national trafik.

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

Det britiske formandskab har sat forslaget på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5. december 2005 med henblik på politisk enighed. Der forventes at være et flertal af lande der kan støtte en markedsåbning for international passagertransport ad jernbane.

Størstedelen af delegationerne bakker ikke op om Europa-Parlamentets ændringsforslag om at åbne markedet for national trafik fra 2012

### **8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.**

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. marts 2004 og den 30. september 2005 til orientering.

## **Dagsordenspunkt 2 b: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om offentlig servicetrafik på jernbane og ad vej KOM(2005) 319.**

*Revideret notat.*

*Resumé*

*Med henblik på at fastlægge, hvordan de kompetente myndigheder inden for rammerne af EU-retten kan gribe ind i den offentlige personbefordring for at sikre levering af tjenesteydelser af almen interesse, som ifølge Kommissionens forslag er hyppigere, sikrere, bedre eller billigere end, hvad der kan opnås ved at lade markeds kræfterne virke, foreslås, at det lægges fast, på hvilke vilkår de kompetente myndigheder kan yde kompensation for transportvirksomhedernes omkostninger til at opfylde forsyningspligten og give eneret til offentlig personbefordring.*

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

Forslaget er vedtaget i Kommissionen den 20. juli 2005 og oversendt til Rådet den 25. juli 2005. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten, særlig art. 71 og art. 89, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Hvis forslaget vedtages i den foreliggende form, vil det erstatte de hidtil gældende regler i Rådets (EØF) forordning 1191/69 og 1107/70.

Forslagets hovedelementer er følgende:

Bestemmelserne foreslås at finde anvendelse på national og international offentlig personbefordring med jernbane og andre skinnekøretøjer og ad vej, dog ikke strækninger der overvejende drives af historisk interesse eller med turistformål.

Det foreslås videre, at det fastlægges på hvilke vilkår, de kompetente myndigheder kan yde transportvirksomhederne kompensation for deres omkostninger til at opfylde forsyningspligten og give eneret på offentlig personbefordring.

Kommissionen foreslår også, at den kompetente myndighed skal indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening, når myndigheden beslutter at tildele en eneret eller en kompensation af en hvilken som helst art for at opfylde forsyningspligten. Ved forsyningspligt, der består i anvendelse af maksimaltakster for samtlige passagerer eller for bestemte passagerkategorier, kan generelle regler tillige anvendes.

Af forslaget fremgår desuden hvilke forhold, der skal være indeholdt i kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler.

Endvidere foreslås principper knyttet til udbud. Der gives også mulighed for, at lokale myndigheder selv kan varetage den offentlige trafikbetjening og for, at der i visse tilfælde kan indgås en underhåndsaftale (~ forhandlet kontrakt).

Lokale kompetente myndigheder kan således beslutte selv at varetage den offentlige trafikbetjening eller indgå kontrakt med en intern operatør, dvs. en juridisk enhed, der er under den kompetente myndigheds



fuldstændige kontrol. Dette skal ske ved underhåndsaftale forudsat, at operatøren kun driver offentlig personbefordring inden for det geografiske område, der hører under den pågældende myndighed, og ikke deltager i udbud uden for dette område. Bestemmelsen er ikke beløbsmæssigt begrænset.

Af forslaget fremgår desuden, at lokale myndigheder kan beslutte at lade en tredjepart varetage offentlig trafikbetjening.

De kompetente myndigheder skal som udgangspunkt indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening med en tredjepart efter udbud. Forordningsforslaget stiller dog ikke krav om udbud i følgende tilfælde:

- Myndigheden kan ved underhåndsaftale indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening ved mindre kontrakter, dvs. hvis den årlige værdi anslås til højst 1 mio. EUR eller det årlige transportarbejde er højst 300.000 vognkilometer.
- Den kompetente myndighed kan træffe hasteforanstaltninger, hvis trafikbetjeningen afbrydes, eller der er umiddelbar risiko herfor.
- De kompetente myndigheder kan ved underhåndsaftale indgå kontrakter om offentlig regional trafikbetjening og fjerntrafikbetjening med jernbane.

Det bemærkes, at forslaget ikke indskrænker de forpligtelser, der påhviler myndighederne i medfør af direktiv 92/50/EØF, 93/36/EØF, 93/37/EØF og 93/38/EØF som ændret og direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF vedrørende indgåelse af offentlige kontrakter.

Kommissionen foreslår i den anledning, at der stilles en række krav til kontraktens indhold, som gælder uanset om kontrakten indgås efter udbud eller ved underhåndsaftale.

Der stilles således krav om

- *at* kontrakterne skal være tidsbegrænsede, som udgangspunkt med en løbetid på højst otte år for busstrafik og femten år for jernbanetrafik
- *at* det klart defineres, hvilken forsyningspligt operatøren skal opfylde
- *at* principperne for fastsættelsen af kompensationen skal være i overensstemmelse med forordningens bestemmelser herom og fastlægges på forhånd i kontrakten
- *at* det fastlægges, hvordan omkostningerne til varetagelse af tjenesterne fordeles og
- *at* det fastlægges, hvor stor en andel af takstindtægterne operatøren kan beholde.

I øvrigt kan der stilles visse krav til operatøren, således at ansatte indrømmes de rettigheder, de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel, som omhandlet i direktiv 2001/23/EF.

Det fremgår af forslaget, at kompensationen ikke må overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af nettoomkostningerne ved at opfylde den enkelte forsyningspligt, under hensyntagen til operatørens indtægter herved samt en rimelig fortjeneste.

Videre fremgår af forslaget, at kompensation, der ydes ifølge en generel regel eller en underhåndsaftale, skal være i overensstemmelse med en række yderligere bestemmelser, som er fastsat i bilaget til forordningen.

Navnlig følgende to krav fremgår af bilaget:

1. Kompensationen kan ikke være større end nettovirkningen af den pålagte forsynings- og takstpligt. Nettovirkningen beregnes ved at sammenligne den situation, hvor forsyningspligten opfyldes med den tænkte situation, hvor den pågældende trafik i stedet blev drevet på et rent kommercielt grundlag
2. Regnskabsmæssig adskillelse, dvs. udskilning af den offentlige trafikbetjening.

Endvidere fremgår det af Kommissionens forslag, at hver kompetent myndighed årligt skal offentliggøre en detaljeret rapport om den forsyningspligt, der hører under dens kompetence, de udvalgte operatører samt den kompensation og de enerettigheder, operatørerne har fået til gengæld.

Senest et år inden offentliggørelsen af udbudet eller indgåelsen af underhåndsaftalen skal mindst følgende oplysninger offentliggøres i EU-Tidende: navn og adresse på den kompetente myndighed, den valgte måde for kontraktindgåelsen samt den trafikbetjening og det geografiske område, kontrakten skal omfatte.

Kommissionen foreslår følgende overgangsordninger:

På busområdet skal mindst halvdelen af kontrakterne indgås i overensstemmelse med forordningen efter 4 år og alle kontrakter skal indgås i overensstemmelse med forordningen 8 år efter forordningens ikrafttræden.

På jernbaneområdet skal mindst halvdelen af kontrakterne indgås i overensstemmelse med forordningen efter 5 år og alle kontrakter skal indgås i overensstemmelse med forordningen 10 år efter forordningens ikrafttræden.

Ved kontrakter der omfatter flere transportformer, anvendes overgangsreglerne for jernbaneområdet, hvis jernbanetrafikken udgør mere end 50 %, beregnet ud fra de pågældende tjenesters værdi.

I anden halvdel af overgangsperioden er det muligt under visse forudsætninger at udelukke operatører fra at deltage i udbud, hvis operatøren ikke kan dokumentere, at kompensation eller eneret er bevilget i henhold til forordningens regler for så vidt angår mindst halvdelen af værdien af den offentlige trafikbetjening.

## **2. Gældende dansk ret**

- Lov om jernbane, jf. Lovbekendtgørelse 1171 af 2. december 2004, med senere ændringer.
- Lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, med senere ændringer.

- Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, med senere ændringer.
- Lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., med senere ændringer.
- Lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafiksselskaber (loven er vedtaget, men ikke trådt i kraft endnu).

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Som følge af forordningen kan der eventuelt være behov for mindre justeringer af den relevante lovgivning og de administrativt fastsatte regler.

### **3. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist til den 19. august 2005:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Centralorganisationernes Fælles Udvalg, Danmarks Transportforskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Dansk ErhvervsFremme, Dansk Cykelist Forbund, Dansk Handel og Service, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Metalarbejderforbund, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vejforening, De Sammenvirkende Invalideorganisationer, Det Centrale Handicapråd, Det Kommunale Kartel, DSB, Forbundet af Offentlige Ansatte, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Friluftsrådet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Fælles Fagligt Forbund, Hads-Ning-Herreders Jernbane, Handel, Transport og Serviceerhvervene, HK Danmark, Hovedstadens Lokalbaner, Hovedstadens Udviklingsråd, Håndværksrådet, Kommunale tjenestemænd og overenskomstansatte, Kommunernes Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landbrugsrådet, Landsforeningen af landsbysamfund, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation, Lemvigbanen, Lokalbanen A/S, Lollandbanen A/S, Metro Service A/S, NOAH-trafik, Nordjyske Jernbaner A/S, Railion Denmark A/S, Rejseplanen A/S, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Statsansattes Kartel, Stats- og Kommunalt Ansattes Forhandlingsfællesskab, Sund & Bælt Holding A/S, Teknisk Landsforbund, Vestsjællands Lokalbaner A/S, Ørestadsselskabet I/S.

Af høringssvarene fremgår følgende:

*Danmarks Rederiforening, Det Centrale Handicapråd, Forbrugerrådet, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation og Ørestadsselskabet I/S har ingen bemærkninger til forslaget.*

#### **Amtsrådsforeningen**

Amtsrådsforeningen har ingen bemærkninger til forslaget under forudsætning af, at Jernbaner ejet af amterne er at betragte som regional trafik.

#### **Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik**

Dansk Kollektiv Trafik (DTK) understrejer, at forslaget har stor betydning for medlemskredsen og hilser Kommissionens hensigt med forordningen velkommen.

DTK finder det vigtigt, at der etableres faste rammer for en sektor, der i stigende omfang udsættes for konkurrence, men som fortsat er præget af offentlig egenproduktion og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter med tilhørende indbyggede problematikker overfor operatører, der må operere i et konkurrenceudsat marked.

Forordningsforslaget sikrer dog ikke, at al trafik over en vis størrelse i fremtiden vil blive udbudt. Dette ville efter DTK's opfattelse have styrket forslaget yderligere, ikke mindst i lyset af Kommissionens egne bemærkninger om behovet for den nye dynamik, som konkurrenceudsættelse i sig selv medfører, og som kan styrke en vigeende kollektiv sektor overfor bilismen.

Indarbejdelsen af de 4 betingelser fra Altmarkt dommen (se side 11) er nødvendig, og DTK finder det derfor tilfredsstillende, at forslaget bygger på disse. Herunder ikke mindst kravene til adskillelse af regnskaber/pengestrømme mellem underhåndsaftaler og udbudte aktiviteter. Et hovedformål med forordningen må efter DTK's opfattelse nødvendigvis være, at sikre imod krydssubsidiering mellem den offentlige enheds pengestrøm fra den ikke udbudte aktivitet, overfor enhedens eventuelle deltagelse i konkurrenceudsat aktivitet. Da adgangen til offentlig egenproduktion er muliggjort på forordningens grundlag, finder DTK det vigtigt, at kravene til adskillelse af indtægter og omkostninger er meget konkrete og specifikke, herunder at kravene til adskilte regnskaber mellem aktiviteterne er yderst distinkte. DTK mener, at der i den forbindelse bør stilles krav til, hvordan de fordele som en offentligt ejet operatør har i kraft af sit ejerforhold, kan neutraliseres i forbindelse med deltagelse i konkurrenceudsat aktivitet (f.eks. adgangen til billigere finansiering, forsikring, momsforhold, og med et dansk udgangspunkt, forskelle i lønsumsafgiftsforhold).

I forslaget, jf. bl.a. bemærkningerne side 12, behandles undtagelser fra udbudspligten. DTK bifalder en kort liste over undtagelser fra udbudspligten. Forslaget åbner efter DTK's opfattelse for nye danske udbud i hovedstadsområdet, hvilket DTK finder yderst positivt. DTK finder, at det vil være i den kollektive trafiks interesse, såfremt der i forslaget indarbejdes en tidsafgrænset hensigt om fjernelse af samtlige undtagelser fra udbudspligten.

DTK finder det unødvendigt i den danske kontekst, at forslaget indeholder en forlænget overgangsperiode for jernbaner.

Forslagets artikel 4, stk. 2 og 3, omhandler begreberne "omkostninger" og "rimelig fortjeneste". Det er efter DTK's opfattelse vigtigt, at Altmarkt-betingelsernes 4. pind (se side 11), dvs. at "kompensationen skal fastlægges ved sammenligning med en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret", præciseres grundigt. Dermed sikres en aktiv påvirkning af sektorens effektivisering gennem sammenligninger overfor det konkurrenceudsatte markedes omkostnings- og effektivitetsniveau. Begrebet "rimelig fortjeneste" i forbindelse med underhåndsaftaler er vigtigt, og det bør efter DTK's opfattelse præciseres, at skulle udgøre et absolut minimum eller præciseres at være eksakt lig Altmarkts 3. pind (se side 11), idet den offentlige operatør, der udfører offentlig service trafik uden udbud, i realiteten har meget lille risiko (eller ingen). Hermed sikres, at "fortjeneste" ikke anvendes til opbygning af enhedens kapitalgrundlag, som derpå kan bruges i konkurrencesituationer.

Forslagets artikel 5, stk. 4, indeholder en tærskelværdi for underhåndsaftaler. DTK mener, at den angivne værdi er for høj, idet mange buskontrakter vil falde ind under bestemmelsen. Niveauet bør derfor efter DTK's opfattelse sænkes.

Forslagets artikel 8, stk. 2 og 3, DTK mener at overgangsperioden er for lang, jf. ovenfor.

DTK mener at artikel 8, stk. 6, 1. afsnit er yderst uklar og dermed vanskelig at tage stilling til. DTK ønsker afsnittet tydeliggjort.

Bilagets punkt 5, vedrørende regnskab/adskillelse af aktiviteter. DTK mener, at reglerne bør gøres væsentligt mere konkrete. Der er i dag eksempler på offentlige organisationer, der i praksis følger lignende regler, men på så generelt niveau, at der i praksis ikke opnås gennemsigthed i relation til omverdenen.

Bilagets punkt 7, DTK mener, at det ville tjene Kommissionens intentioner med forslaget, såfremt ordet ”tilstræbe” i 1. linie blev erstattet med ”tilsikre”.

## **DSB**

DSB anfører, at foreslåede forordning vil træde i stedet for den nugældende forordning (1191/69 af 26. juni 1969 med senere ændringer) om offentlige tjenesteydelser i transportsektoren og vil således have afgørende betydning for DSB's forretning, såvel for udbudt og forhandlet offentlig service-trafik med jernbane i Danmark som for de lovgivningsmæssige og regulatoriske forhold i DSB's udenlandske fokusmarkeder.

DSB har derfor nøje fulgt Kommissionens arbejde med revision af forordning 1191/69 og noterer sig, at det netop fremsatte forslag på en række punkter indeholder forbedringer i forhold til de to tidligere forslag fra 2000 og 2002. DSB bedømmer forslaget som klarere, mere pragmatisk og især bedre fokuseret end de tidligere forslag.

DSB har imidlertid betydelige betænkeligheder ved visse af forslagens elementer, jf. nedenfor.

### *1.1. Udbudspligt*

Forslaget omfatter al persontrafik med jernbane (også lokaltrafik, metro, light rail mv.), der præsteres som offentlig tjenesteydelse. Dermed falder al offentlig service-trafik, der ydes af DSB og DSB S-tog, ind under den foreslåede forordning, dvs. både forhandlet og udbudt trafik.

Forslaget indfører en generel forpligtelse for de kompetente myndigheder til at gennemføre offentligt udbud, før en trafikkontrakt indgås (forslagets artikel 5, stk. 3). Regional- og fjerntrafik med jernbane (artikel 5, stk. 6) er undtaget fra denne generelle udbudspligt, men ikke lokal- og bytrafik (i henhold til definitionen i artikel 2(m)).

Jernbanerne og de trafikbehov, som løses, er meget varierende, både nationalt og lokalt. Tilsvarende er der store forskelle i markedets modenhed. Derfor finder DSB generelt, at det bør overlades til de kompetente myndigheder at vælge kontraktstildelingsmekanisme for kontrakter om alle typer jernbanetrafik, og at forslagens artikel 5, stk. 6 derfor bør ændres, så de kompetente myndigheder *kan* indgå forhandlede kontrakter om al trafikbetjening med jernbane.

### *1.2. DSB S-tog's trafik*

Såfremt DSB S-tog's trafik vil være omfattet af udbudspligten, finder DSB, at konsekvenserne på mange områder vil være uheldige.

En sådan udbudspligt vil være i modstrid med beslutningen i *jernbanerammeaftalen* (trafikforliget af 5. november 2003), hvoraf det fremgår, at der frem til 2014 skal ske udbud af mindst en tredjedel af DSB's togkilometer eksklusiv S-togstrafikken og fjerntrafikken mellem landsdelene.

Hertil kommer, at DSB S-tog A/S også udfører andre opgaver end den egentlige S-togsdrift. Mest markant ejer og vedligeholder DSB S-tog A/S de tilhørende bygninger og S-togsmateriel. Et udbud vil således også skulle håndtere disse opgaver og ikke mindst ejerskabet til disse aktiver.

Indholdsmæssigt finder DSB yderligere, at et udbud af S-togstrafikken ville være uheldigt, idet

1. det vil være særdeles uhensigtsmæssigt og kompliceret at opdele den storkøbenhavnske S-togstrafik i to eller flere pakker, der individuelt sendes i udbud, idet de fordele der er opnået ved en integreret og sammenhængende drift vil forspildes;
2. kundernes befordringsbehov kræver et sammenhængende system, og trafikken på de enkelte grene er så integreret især på de centrale afsnit, at en opdeling i adskilte delsystemer er særdeles uhensigtsmæssig;
3. sammenhængen i ansvaret for bygninger, materiel, vedligeholdelse og drift muliggør en effektiv og optimeret drift. Et udbud af trafikopgaven vil løsrive et enkelt element af S-togstrafikken, hvorved betydelige synergieffekter forspildes.

DSB vurderer samtidig, at et *samlet* udbud af hele S-togstrafikken ikke på noget punkt vil kunne bringe fordele, der ikke kan opnås gennem en forhandlet kontrakt.

DSB ser derfor en nærliggende risiko for uheldige konsekvenser af Kommissionens forslag om udbudspligt – afhængig af den endelige formulering og tolkning heraf.

I denne sammenhæng ønsker DSB at påpege muligheden for, at omfanget af de mulige undtagelser fra den foreslåede generelle udbudspligt vil blive søgt indskrænket under den kommende politiske beslutningsproces på EU-plan. Denne vurdering beror blandt andet på udmeldingerne fra Europa-Parlamentet under dets behandling af tredje jernbanepakke samt det forhold, at Kommissionen i tidligere arbejdsudkast ønskede en bredere forpligtelse til udbud, omfattende også regionaltrafik.

Skulle en sådan ændring finde sted, vil det ikke alene have virkning for udbudsforpligtelsen, men tillige påvirke sammenhængen og opbygningen af den eksisterende kontrakt mellem Transport- og Energiministeriet og DSB.

### *1.3. Overgangsbestemmelserne*

I følge forslaget skal mindst halvdelen (målt i værdi) af en kompetent myndigheds kontrakter om offentlig service-trafik med jernbane være indgået efter de nye regler inden for en periode på 5 år efter deres ikrafttræden og alle kontrakter senest efter 10 år (artikel 8, stk. 3). Kontrakter, der er indgået, før de nye regler træder i kraft, skal dog ikke medregnes, hvis de er tildelt *efter udbud* og har en varighed, der er sammenlignelig med de nye bestemmelser (artikel 8, stk. 5). De kontrakter, som DSB og DSB S-tog i 2004 indgik med Transport- og Energiministeriet, vil således *ikke* være omfattet heraf på trods af, at de i al væsentlighed lever op til forordningsforslagets krav til en *underhåndskontrakt*.

Disse overgangsbestemmelser synes ikke på tilstrækkelig vis at tage højde for jernbanesektorens særkender.

For det første vil en myndigheds kontrakt-portefølje på jernbaneområdet ofte kun bestå af én eller ganske få store kontrakter, så overgangsperioden i disse tilfælde reelt kun bliver på 5 år. Med tanke på de

ganske betydelige opgaver med hensyn til opdeling, fastlæggelse af krævet trafikbetjening og kvalitet, beskrivelse mv., der vil bestå hos udbyderen og i det europæiske marked, er dette generelt en for kort overgangsperiode. Dette forstærkes af de ganske betydelige sikkerhedskrav en sammenhængende, fleroperatørbetjent jernbaneinfrastruktur stiller.

For det andet kræver overgangsbestemmelserne, at de nuværende kontrakter mellem ministeriet og DSB/DSB S-tog skal være i overensstemmelse med de nye regler for ikke at blive medregnet i opgørelsen efter artikel 8, stk. 6. DSB anser det for uacceptabelt, at en eksisterende, rimelig og legitim kontrakt, som i al væsentlighed følger reglerne i forordningen, herunder især bestemmelserne i artikel 4, 6 og bilaget, på denne baggrund skulle kunne have negative konsekvenser (se næste afsnit).

DSB mener derfor, at de foreslåede overgangsbestemmelser på begge punkter bør ændres. For det første bør den *reelle* overgangsperiode være betragteligt længere end foreslået. Efter DSB's opfattelse kunne en effektiv overgangsperiode på 10 år være acceptabel. For det andet bør en allerede eksisterende kontrakt, der er indgået på vilkår, der i al væsentlighed lever op til den nye forordnings krav, jf. især forordningens bilag, er af en rimelig varighed, og som er i overensstemmelse med reglerne på tidspunktet for kontraktens indgåelse, ikke indgå i beregningen efter artikel 8, stk. 6.

#### *1.4. Mulighederne for udelukkelse fra at deltage i udbud*

Det foreliggende forslag indeholder flere bestemmelser (artikel 5, stk. 2 og artikel 8, stk. 6), der under bestemte omstændigheder giver de kompetente myndigheder *ret* til på forhånd at udelukke visse potentielle tilbudsgivere fra at deltage i udbud af offentlig service-trafik.

DSB ønsker at henlede opmærksomheden på den betydning, en sådan udelukkelse – hvis den kom på tale – ville have for DSB's forretningsstrategi.

Da DSB/DSB S-tog efter DSB's vurdering ikke kan anses for at være en intern operatør, og ministeriet/Trafikstyrelsen yderligere heller ikke kan anses for at være en lokal kompetent myndighed, ses udelukkelsesmuligheden i henhold til artikel 5, stk. 2 ikke at kunne komme i anvendelse.

De nye bestemmelser ville derimod kunne bruges af en udbydende myndighed til i anden halvdel af overgangsperioden at udelukke potentielle tilbudsgivere fra at deltage i udbud, såfremt deres samlede offentlig service-kontrakter ikke for mindst halvdelen (i værdi) er i overensstemmelse med de nye regler.

I den udstrækning, 10-års kontrakterne vil kunne anses for stridende mod de nye regler, vil der være tale om en alvorlig trussel mod DSB's nationale og internationale forretningsstrategi. Her vil den endelige udstrækning af udbudsforpligtelsen være afgørende.

I denne sammenhæng ønsker DSB yderligere at påpege, at det foreliggende forslag helt (bortset fra bestemmelserne om interne operatører) undlader at forholde sig til den problemstilling, der følger af det europæiske markeds organisering ved hjælp af datterselskaber, joint ventures mv. Hvis den endelige forordning indeholder gensidighedsbestemmelser – som foreslået i artikel 8, stk. 6 – der kan medføre udelukkelse af potentielle tilbudsgivere, er det vigtigt, at der samtidig er klare og rimelige bestemmelser for forholdet mellem selskaber, der er finansielt og ledelsesmæssigt forbundet.

DSB mener derfor, at forordningsforslaget bør ændres, så

- en jernbanevirksomhed ikke kan straffes ved at kunne blive udelukket fra at deltage i udbud, fordi virksomheden er part i en rimelig og legitim kontrakt om offentlig service, der er i overensstemmelse med reglerne på indgåelsestidspunktet (artikel 8, stk. 6);
- der skabes klare og rimelige bestemmelser for forholdet mellem jernbanevirksomheder, der er finansielt og ledelsesmæssigt forbundet.

## *2. Supplerende bemærkning om forslagens relationer til tredje jernbanepakke*

Som supplerende bemærkning har DSB påpeget sammenhængen mellem regelsættet for offentlig service-trafik og bestemmelserne for adgang til jernbaneinfrastrukturen, der er foreslået ændret som et af elementerne (KOM(2004) 139) i EU-Kommissionens tredje jernbanepakke. Forslaget om liberalisering af infrastrukturadgangen – der nu af Transportudvalget er foreslået fremskyndet til 2008 (international persontrafik incl. cabotage) og udvidet til at omfatte al indenlandsk persontrafik fra 2012 – kan indebære en risiko for kannibalisierung af offentlig service-trafik og dermed en fordyrelse af denne for samfundet. Det nævnte forslag indeholder en vis beskyttelse herimod, men DSB vurderer, at den i sin nuværende udformning ikke er fuldt tilfredsstillende. Dette vigtige spørgsmål hører naturligt hjemme i overvejelserne om forslagene i tredje jernbanepakke.

Ud fra en samlet vurdering af den fremtidige lovgivning er det vigtigt, at togoperatørerne sikres et rimeligt, fair og stabilt grundlag at udvikle deres forretning på, ligesom det anses for væsentligt at opnå den størst mulige samlede samfundsmæssige nytteværdi. Derfor forekommer det relevant at vurdere mulighederne og kravene i den foreslåede forordning om offentlig personbefordring sammen med de forventede krav i tredje jernbanepakke.

## *3. Afsluttende bemærkninger*

DSB har afslutningsvist understreget, at det vil være særdeles vigtigt for DSB/DSB S-tog, at en udbudspligt i den endelige forordning om offentlig personbefordring, kombineres med en rimelig og tilstrækkelig lang overgangsperiode, bl.a. til håndtering af de investeringer, operatøren berettiget og i god tro har foretaget inden forordningens ikrafttræden.

### ***Forbundet af Offentlige Ansatte***

Forbundet af Offentlige Ansatte (FOA) konstaterer, at der fortsat vil være 3 muligheder for trafikbetjening:

1. udbud
2. brug af intern operatør - under hensyntagen til de begrænsninger, der er anført i artikel 5, stk. 2
3. underhåndsaftale - under hensynstagen til tærskelværdierne oplyst i artikel 5, stk. 4

Såfremt dette ikke er korrekt, og at der i stedet med den nye forordning lægges op til tvungen udbud, hvis den årlige værdi overstiger 1 mio. EURO tager FOA afstand fra forslaget.

FOA finder, at udbudspligt både er urimeligt og i modstrid med nærhedsprincippet. Vores erfaring er, at offentlig personbefordring ikke er velegnet til udbud og derfor ikke bør underlægges konkurrencevilkår.



Der er nemlig kun få konkurrenceparametre og den væsentligste - at øge passagermængden - indgår ikke i kendte danske kontrakter.

I pkt. 2.2, 4. afsnit anføres: "Som helhed fører reguleret konkurrence til større passagertal og lavere omkostninger."

Dette er en virkelighed, FOA ikke kan genkende. I København, hvor kontrakter efter udbud har eksisteret i 15 år, har konsekvensen været en kraftig passagernedgang og prisstigninger, der langt overstiger den almindelige prisudvikling.

FOA ønsker, at artikel 4, stk. 7 skærpes således, at den valgte operatør er forpligtet til, at de ansatte skal være omfattet af direktiv om beskyttelse af lønmodtagere ved virksomhedsoverdragelse. Af konkurrencehensyn bør der være ensartede betingelser både i forhold til operatører og i forhold til udbydere.

### ***Handel, Transport og Serviceerhvervene***

Handel, Transport og Serviceerhvervene (HTS) finder, at intentionerne i forslaget er gode, men at forslaget ikke i tilstrækkelig grad skaber sikkerhed for, at private virksomheder ikke mødes med unfair konkurrence fra offentlige virksomheder inden for personbefordring.

HTS ser et principielt behov for udbudspligt i videst muligt omfang som et middel til at begrænse det offentliges egenproduktion hvad angår befordring af personer inden for bus og tog.

Faste og klare rammer er efter HTS's opfattelse en nødvendighed for at undgå misbrug eller lignende i de tilfælde, hvor en offentlig operatør udfører aktiviteter, hvoraf nogle er konkurrenceudsatte og andre ikke.

Hvad angår forslagens konkrete bestemmelser henholder HTS sig til de bemærkninger som HTS's medlemsforening DKT har anført, jf. ovenfor.

HTS er ikke modstander af forslaget, som det foreligger, idet forslaget er et skridt i den rigtige retning.

### ***Hovedstadens Udviklingsråd***

Hovedstadens Udviklingsråds kollektive busstrafik drift har været helt eller delvist i udbud siden 1990 og er der for ikke i konflikt med forordningsforslaget.

Hovedstadens Udviklingsråd har ingen bemærkninger til forordningsforslaget, men hilser tiltag velkomne, der tilvejebringer større konkurrence på busmarkedet og dermed sikrer lavere vogntimepriser.

### ***Landbrugsrådet***

Landbrugsrådet har henledt opmærksomheden på udbudsdirektivernes mulighed for at stille miljøkrav. Emnet omtales bl.a. i tredje sidste afsnit, side 12 i forslaget, hvor det omtales, at kommissionen i sit forslag ikke opstiller krav til tilbudsgiver.

Sektoren er interesseret i, at der i forbindelse med udbud af busdrift eller anden brug af transportmidler med forbrændingsmotor skal kunne stilles lovlige krav om anvendelse af biobrændstoffer. Sådanne hensyn bør efter Landbrugsraadets mening fremgå af Parlamentets og Rådets endelige beslutning. Det er

væsentligt for sektoren, at der ikke etableres barrierer for, at der også ad denne kanal kan etableres en efterspørgsel på biobrændstoffer til gavn for CO<sub>2</sub>-balance mv.

### ***Frederiksberg Kommune***

Frederiksberg Kommune hilser regelforenklingen og større klarhed velkommen.

Frederiksberg Kommune pointerer, at det er vigtigt, at der bliver klarhed over ydelsens omfang, betingelserne, kompensationens størrelse samt hvad der ydes kompensation for.

## ***4. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser***

Forslaget skønnes ikke at ville have sådanne konsekvenser. For så vidt angår de økonomiske konsekvenser dog under forudsætning af, at S-togsnettet og privatbanerne ikke er omfattet af udbudskravet. Det synes på det nuværende vurderingsgrundlag sandsynligt, at et krav om udbud af S-togstrafikken samlet set vil kunne føre til øgede statslige udgifter til offentlig servicetrafik vedrørende jernbaner. Konsekvenserne af et udbudskrav på privatbanerne vil kræve en nærmere vurdering.

## ***5. Nærhedsprincippet***

I sit forklarende memorandum nævner Kommissionen, at den på baggrund af, at Fællesskabet og medlemsstaterne er fælles om ansvaret, foreslår en tekst, hvor der i større omfang er taget hensyn til nærhedsprincippet.

Kommissionen har fremhævet, at den større vægt på nærhedsprincippet især fremgår af bestemmelserne om regional trafik og fjerntrafik, og af, at der er bibeholdt en tærskel, under hvilken en underhåndsaftale er mulig. Kommissionen giver også myndighederne større råderum til den praktiske afvikling af udbud. Kommissionen har endvidere fremhævet, at hensigten hermed er at tage større hensyn til, at man kan gå frem på flere forskellige måder, samtidig med at der fastsættes en sammenhængende ramme i forordningen.

Forslaget omfatter også bustrafik. Forslaget indeholder bestemmelse om, at lokale myndigheder selv kan varetage offentlig trafikbetjening eller ved en intern operatør.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt.

## ***6. Dansk holdning***

Den danske regering er umiddelbart generelt positivt indstillet over for forslaget fra Kommissionen.

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

Kommissionen har tidligere fremsat forslag på området nærmere bestemt med forslagene Kom (2000) 7 2000/0212 (COD) og ændringsforslag hertil Kom (2002) 107.

Under drøftelserne af det tidligere forslag var en gruppe af delegationer (6 lande) positivt indstillet over for forslaget, mens en gruppe af delegationer (7 lande, herunder Danmark) var mere skeptiske over for

Kommissionens forslag. Det var forslaget om udbud af offentlig jernbanebetjening, der syntes at volde de største problemer.

Det er ikke hidtil lykkedes at skabe enighed om ovenstående to forslag, og baggrunden for, at Kommissionen har vedtaget et nyt forslag, der er mindre omfattende, skal bl.a. ses i lyset heraf.

Det nye forslag adskiller sig bl.a. fra det tidligere forslag på følgende punkter:

- Ændrede undtagelser fra udbudsforpligtelsen
- Der er sket en forenkling især i mekanismerne for tildeling af kontrakter om offentlig tjeneste.
- De tilladte kontraktlængder er forlænget i forhold til forslaget fra 2000.
- Forslaget beskriver ikke hvilke kriterier, der kan lægges til grund ved udbud.
- Der stilles ikke kvalitetskrav til den offentlige trafikbetjening eller til information til de rejsende.

Forslaget har endnu ikke været drøftet i Rådet, men den tidligere udbredte skepsis knyttet til bestemmelser på området forventes formildet bl.a. på grund af undtagelsesmulighederne på jernbaneområdet.

#### ***8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget***

Grundnotat blev oversendt til Europaudvalget den 29. august 2005 og supplerende grundnotat blev oversendt den 14. september 2005.

Sagen har været forelagt for Europaudvalget til orientering den 30. september 2005.

### **Dagsordenspunkt 3: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international tog trafik. KOM (2004) 143.**

*Revideret notat*

*Resumé:*

*Kommissionens forslag indebærer fastsættelse af rettigheder og pligter for passagerne i den internationale togtrafik inden for erstatningsansvar, kompensation for forsinkelser, informationsniveau, tilgængelighed for passagerer med nedsat mobilitet. Forslaget omfatter international togtrafik inden for EU. Europa-Parlamentet har foreslået af dette udvides til også at omfatte nationale togtrafik.*

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

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 5. marts 2004. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurene i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Kommissionens forslag indebærer fastsættelse af rettigheder og pligter for passagerne i den internationale togtrafik inden for fire overordnede områder:

*Erstatningsansvar:* Jernbanevirksomhederne gøres erstatningspligtige over for passagerne ved ulykker, der medfører skader eller død. Forsikringsdækningen skal være på minimum 310.000 EUR pr. passager. Jernbanevirksomhederne gøres samtidig erstatningspligtige over for beskadiget bagage.

Ved forsinkelser i ankomsttidspunktet, som overskrider en time eller ved forsinkelser, der medfører, at passageren ikke når et korresponderende tog, er jernbanevirksomheden pligtig til at yde enten økonomisk kompensation i form af 25 % af billetprisen ved forsinkelser på 60 minutter eller mere og 50 % af billetprisen ved forsinkelser på 120 minutter eller mere. Jernbanevirksomhederne kan indføre en minimums grænse, hvor kompensation ikke bliver udbetalt. Denne grænse må ikke overstige 4 Euro (ca. 30 kroner).

Desuden skal jernbanevirksomheden ved forsinkelser på mere end 1 time refundere passagerens udgifter til kost og logi frem til næste korresponderende tog. Sidstnævnte gælder dog ikke såfremt årsagen til forsinkelsen skyldes forhold, som operatøren ikke kunne have forudset eller forhindret.

*Informationsniveau:* Jernbanevirksomhederne skal inden rejsen levere information om køreplaner, der sikrer den hurtigste forbindelse mellem to destinationer samt om den billigste forbindelse. Der skal herunder også informeres om det forventede serviceniveau under rejsen. Under rejsen skal jernbanevirksomheden bl.a. informere om eventuelle forsinkelser, mulige videre forbindelser samt om servicen og sikkerheden ombord. Efter rejsen skal operatøren bl.a. oplyse om klagevejledning. Jernbanevirksomhederne skal generelt sikre, at offentligheden informeres om aflysninger af internationale tog.

Det følger af forslaget, at jernbanevirksomheder og salgsganter skal sælge billetter til internationale togrejser til såvel "hovedjernbanestationer" som til visse andre jernbanestationer, der betjener national fjerntrafik.

*Handicaptilgængelighed:* Stationsforvalteren skal sikre den nødvendige assistance til ind- og udstigning for bevægelseshæmmede, hvis assistancen er bestilt minimum 24 timer, før assistancen behøves. Hvis assistancen bestilles mindre end 24 timer, før den behøves, skal stationsforvalteren så vidt muligt sørge for den fornødne assistance.

*Implementering af forordningen:* Hvert medlemsland skal nedsætte et organ, der sikrer implementeringen af forordningen. Organet skal informere om egne beslutningsprocesser og -principper til de øvrige medlemslande for at fremme koordinationen af beslutningsprocessen. Organet skal være uafhængigt af bl.a. infrastrukturforvalter og jernbanevirksomheder, og skal desuden fungere som klageinstans for passagerer.

#### Europa-Parlamentets ændringsforslag:

Den 28. september 2005 vedtog Europa-Parlamentet en række ændringsforslag under 1. læsning. Det væsentligste i disse forslag er, at forordningen også skal gælde national trafik. Derudover foreslås det, at forbedre vilkårene for handicappede på en række områder, om end assistance til ind- og udstigning skal bestilles 48 timer før den behøves.

Af andre ændringsforslag skal fremhæves, at togpassagerer med periodekort skal have ret til økonomisk kompensation ved gentagne forsinkelser. Endvidere skal jernbanevirksomheder, der på forhånd imødeiser en forsinkelse, som vil betyde, at passagerer ikke kan nå en tilslutningsforbindelse, sørge for, at passagererne kan nå deres endelige rejsemål.

#### **2. Lovgivningsmæssige konsekvenser.**

- Lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2005.
- Bekendtgørelse nr. 1280 af 13. december 2004 om regulering af erstatningsbeløb efter lov om jernbane
- Bekendtgørelse nr. 71 af 18. september 1985 om konventionen af 9. maj 1980 om international jernbanebefordring (COTIF), med dertil knyttede akter

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Forslaget vurderes ikke at indeholde bestemmelser, der er i konflikt med gældende dansk ret, men der vil formentlig være behov for at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser.

Der vil således skulle foretages ændringer i Lov om jernbanevirksomhed m.v. og bekendtgørelse nr. 1194 af 18. december 2003 om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning.

For så vidt angår konventionen om international jernbanebefordring (COTIF) vil der allerede skulle foretages en ændring af bekendtgørelsen i forbindelse med Danmarks ratifikation af Vilnius protokollen fra 1999, der er seneste ændring til COTIF traktaten.

### 3. Høring

**Det oprindelige forslag** blev umiddelbart efter fremlæggelsen i marts 2004 sendt i høring hos følgende:

#### ***Institutioner, virksomheder og organisationer:***

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Banedanmark, Danmarks-TransportForskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Busvognmænd, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, De samvirkende Invalideorganisationer, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Ældre Sagen, Ørestadsselskabet I/S.

#### ***Høringsvar i forbindelse med det oprindelige forslag***

##### *Akademikernes Centralorganisation*

Akademikernes Centralorganisation har ingen bemærkninger til forslaget.

##### *Danmarks TransportForskning*

Danmarks TransportForskning har ingen bemærkninger til forslaget.

##### *DSB*

DSB henviser til ”Charter on Rail Passenger Services”, som er udarbejdet efter kommissionen i 2001 offentliggjorde sin hvidbog om transport ”Europæisk transport politik for 2010, Tid til beslutning”. De europæiske jernbanevirksomheder arbejder i øjeblikket på at gøre charteret operationelt, og forventer at indføre det med det internationale køreplanskifte i december 2004.

DSB mener grundlæggende, at chartret imødekommer kravene som Kommissionen anbefalede i 2001, og finder derfor, at yderligere initiativer på området bør afvente erfaringerne, der kan gøres på grundlag af dette charter.

Udover denne generelle bemærkning har DSB følgende konkrete bemærkninger til forslaget til forordning.

Det er uklart præcist hvilke rejser forslaget til forordningen omfatter, og der er samtidigt ikke taget stilling til håndteringen af rejser, hvor en del af rejsen køres på kontrakt som public-service. Sidstnævnte gælder for hovedparten af den internationale trafik, der køres i Danmark.

Forordningen tager ikke stilling til sondringen mellem konsekutive operatører og samarbejdende operatører. Som led i liberaliseringen af markedet har CIT/CIV arbejdet intenst med denne sondring, og som også vurderes nødvendig at arbejde med her.

DSB betragter det som en mangel, at jernbaneselskabernes forpligtelse ikke er begrænset yderligere end blot ved naturkatastrofer. Bombetrusler, strejker, påkørsler eller tilsvarende forhold bør også inkluderes.

Principperne for fordeling af ansvar mellem operatørerne ved forsinkelser vurderes ikke at være klare.

Forordningens forslag om "consequential damage" vurderes at være meget vidtgående og mangler afgrænsning mht. såvel ansvar som erstatningsstørrelse. DSB anfører, at princippet om "consequential damage" normalt ikke optræder i forbrugerbeskyttelse (fx er leverandøren af et køleskab ikke erstatningspligtig over for de varer, der er beskadiget som følge af en defekt ved køleskabet).

Forordningen indeholder forslag om, at operatører skal stille deres salgs-, informations- og reservatiónssystem til rådighed for andre jernbanevirksomheder på ikke-diskriminerende vilkår og til marginalomkostningen ved en enkelt transaktion. DSB anfører, at prisen skal fastsættes som en del af de samlede omkostninger ved hele systemet, samt at jernbanevirksomhederne som en del af deres profilering og markedsføring skal have mulighed for at holde en selvstændig profil på dette område.

Afslutningsvis peger DSB på, at forordningen i sit omfang kan have konkurrenceforvridende konsekvenser da lignende bestemmelser ikke findes på busområdet samt, at regelsættet skønnes mere vidtgående end de tilsvarende bestemmelser på luftfartsområdet.

#### *Øresundsbro Konsortiet*

Øresundsbro Konsortiet har ingen bemærkninger til forslaget.

#### *Ørestadsselskabet*

Ørestadsselskabet har ingen bemærkninger til forslaget.

**Europa-Parlamentets ændringsforslag** blev sendt i høring den 5. oktober 2005 hos følgende Institutioner, virksomheder og organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, ARRIVA Danmark A/S, Banedanmark, DanmarksTransportForskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Busvognmænd, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS - Handel, Transport og Serviceerhvervene, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, De samvirkende Invalideorganisationer, 3F - Fagligt Fælles Forbund, Statsansattes Kartel, Ældre Sagen, Ørestadsselskabet I/S.

#### ***Høringssvar i forbindelse med Europa-Parlamentets ændringsforslag:***

Nedenfor sammenfattes diverse organisationers, institutioners og virksomheders høringssvar.

#### *Amtsrådsforeningen*

Indledningsvis bemærker Amtsrådsforeningen, at de ikke har fulgt debatten om de internationale jernbanepassagers rettigheder, da det ligger uden for medlemskredsens ressort. På baggrund af Parlaments ændringsforslag, der ændrer forslaget fra alene at omfatte internationale jernbanepassagerer, til at omfatte alle jernbanepassagerer, vil Forordningen ifølge Amtsrådsforeningen kunne få større betydning for amterne/trafikselskaberne. Dette skyldes for det første, at amterne har det økonomiske ansvar for privatbanerne, og for det andet, at der mellem amterne/trafikselskaberne er et billet- og takstsamarbejde, som kan blive influeret af Forordningen.

Amtsrådsforeningen har ikke taget stilling til samtlige spørgsmål i Forordningen. Man forholder sig derfor alene overordnet til principperne for billetudformning og erstatning for forsinkelser.

Amtsrådsforeningen oplyser, at alle rejser inden for et amt/trafikselskab i dag foregår valgfrit mellem bus og tog, og der anvendes primært rejsehjemler udstedt af amterne/trafikselskaberne. Disse rejsehjemler kan ikke leve op til de krav, der anføres i bilag II. Det skal tilføjes, at der på nuværende tidspunkt kun er en privatbane, der krydser en amtsgrænse.

Da rejser forgår valgfrit mellem bus og tog, er det endvidere ikke muligt, at angive transportmiddel, eller efterfølgende at kontrollere, hvilket transportmiddel den rejsende har anvendt. Sidstnævnte gør sig dog primært gældende, når der er busser, der kører parallelt med toget. Her vil endvidere være en særlig problematik, hvad angår klipkort og periodekort.

Som det fremgår af ovenstående, kan Parlamentets ændringsforslag ifølge Amtsrådsforeningen få ganske betydelig indflydelse på den måde bus-tog samarbejdet udføres i dag.

Amtsrådsforeningen har ikke endnu søgt at vurdere de eventuelle økonomiske konsekvenser af forslaget.

#### *De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI):*

Generelt er det DSI's opfattelse, at forslaget indeholder mange forbedringer. Blandt andet bakker DSI helt op om forslaget om at gøre forordningen gældende på unionsniveau, herved i alle medlemsstaterne.

Generelt er det DSI's opfattelse, at der i forordningens præambel punkt 8 skal ske en udvidelse. Der bør således henvises til de generelle intentioner (blandt andet i FN's standardregler) om at sikre ligestilling for mennesker med funktionsnedsættelser. Dette omfatter tillige ønsket om at sikre, at der ikke diskrimineres mellem togpassagerer med funktionsnedsættelser og de øvrige passagerer.

Konkret er det ikke DSI's holdning, at det er ligeværdigt, at der skal varsles for personlig assistance på stationer og ved ombord- og afstigning minimum 24 timer før afgang. Dette umuliggør spontanrejser og rejser på lige fod med andre passagerer. Reelt umuliggør det eksempelvis, at mennesker med handicap ikke kan rejse ifølge med mennesker, der ikke har handicap, på rejser, der ikke planlægges i forvejen.

Endelig beklager DSI, at der i forordningen ikke er sikret ret til, at nødvendig personlig ledsagelse – i forbindelse med og under rejsen – kan ske uden, at passagerer med funktionsnedsættelser skal afholde udgifterne til ledsagernes rejse m.v. DSI vurderer, at denne mangel er i strid med dansk handicappolitik,



der bl.a. er baseret på et princip om solidarisk finansieret kompensation af nødvendige handicapbetingede merudgifter.

### *DKT – Dansk Kollektiv Trafik*

DKT er overvejende positiv i forhold til Europaparlamentets ændringsforslag, herunder at Parlamentets forslag i videst muligt omfang søger at relatere til COTIF-konventionen, CIV – bilag A. Dette medvirker i høj grad til en reel praktisk forenkling samt fjernelse af uhensigtsmæssigheder i forhold til det oprindelige forslag.

DKT har dog enkelte bemærkninger til forslaget. Disse er blandt andet forårsaget af ændringen fra et ”internationalt” sigte til at omfatte alle togrejser inden for EU.

DKT påpeger generelt, at forslaget ikke forholder sig til de forskellige former for struktur, arbejdsdeling og organisering, der i dag eksisterer i jernbanesektoren. Forslaget forudsætter derimod implicit, at der er tale om samme ”juridiske person” i den samlede forsyningskæde. F.eks. at ”fremføreren” er samme enhed som ”stationslederen”, men sådanne sammenfald er som bekendt langt fra tilfældet, specielt ikke i lande, hvor sektorens konkurrenceudsættelse er etableret. Det er derfor ifølge DKT nødvendigt, at sådanne forskelligheder præciseres og håndteres i en ny forordnings definitionsarbejde.

DKT mener i øvrigt, at forslaget implicit forudsætter, at der er sammenfald mellem jernbanevirksomhed (operatør) og den enhed, der besidder takstkompetence eller som har ”myndighed” til at udstede rejsehjemmel. Dette er ikke altid tilfældet i den danske jernbanesektor, f.eks. i situationer hvor passagerer udelukkende transporteres indenamtsligt. I denne situation vil operatøren være underlagt de rejse- og befordringsbestemmelser, der er afstukket af det enkelte fælleskommunale eller amtslige/regionale trafik-selskab. Dette skaber ifølge DKT en række uklarheder, for eksempel i relation til om trafik-selskaber i denne forbindelse kan opfattes som jernbanevirksomheder i forslagets forstand (definition), og dermed til hvorledes ansvar og forpligtelser er fordelt. I en bredere kontekst vil der potentielt være påvirkninger på det danske Bus-/Togsamarbejde. Disse forhold bør således ifølge DKT også præciseres og håndteres i en ny forordnings definitionsarbejde.

Ifølge DKT synes det også uhensigtsmæssigt at jernbanevirksomheder med et rent lokalt markedsfokus, ifølge forslaget pålægges en forpligtigelse til at medvirke til passagerrelateret integration på totalt EU-plan, og ikke blot på regionalt/nationalt plan. DKT henviser i den forbindelse blandt andet til ændring 4, betragtning 6 i Parlamentets tekst. Samme bemærkning kan anføres vedrørende ændring 42, artikel 6a (ny) vedrørende tekniske specifikationer for interoperabilitet. Det virker ikke helt logisk, at rent lokalt afgrænsede jernbanevirksomheder pålægges unødvendige byrder, der kun relaterer til international drift.

DKT peger endvidere på en mulig problematik vedr. ændring 126, artikel 30 (Parlamentets tekst). Artikel 30 henviser til artikel 28, der omhandler assistance i forbindelse med bevægelseshæmmede persons på- og udstigning af toget. I artikel 30 anføres nu også en forpligtigelse for jernbaneaktørerne til at yde speciel assistance under den bevægelseshæmmedes ophold i toget. DKT finder denne specifikke forpligtigelse uhensigtsmæssig for jernbanevirksomhedernes virke og ressourcer, og anbefaler at forpligtigelsen udelukkende relateres til på- og udstigningsassistance.

DKT finder det endvidere sandsynligt at forslaget, såfremt det gennemføres, vil indebære øget ressourceforbrug for operatørerne i den danske jernbanesektor i forhold til eksisterende passagerserviceniveau.

DKT forudsætter i denne forbindelse, at operatører kompenseres for sådanne eventuelle meromkostninger.

Afslutningsvis har DKT en mindre kommentar. Bilag II stiller krav om angivelse af hvilke jernbanevirksomheder, der udfører et givent (sammensat) transportforløb. Dette er efter DKT's opfattelse et unødvendigt og uhensigtsmæssigt krav at stille på indenrigsrejser.

*DSB*

#### Udvidelse af forslaget til at omfatte national trafik:

Hvad angår EU-parlamentets vedtagelse om at udstrække de regler, der oprindeligt var tænkt rettet mod internationale tog, anfører DSB, at jernbanerne selv har gennemført en kompensationsmodel for internationale tog. Denne ordning er afstemt efter de internationale rejsevilkår og må ifølge deres natur række over landegrænserne. Men mindre end 10 % af passagertrafikken med tog i Europa er international trafik, for DSB's vedkommende mindre end 5 %. En meget stor del af den nationale jernbanetrafik udføres som offentlig service trafik på kontrakter mellem de relevante myndigheder og jernbaneselskaberne, således at der mange steder er taget højde for dette forhold på anden vis.

Det er endvidere DSB's vurdering, at DSB's og andre jernbanevirksomheders arbejde med denne problemstilling også meget tydeligt illustrerer, at for at et sådant regelsæt kan blive enkelt at anvende og forstå, bør det så vidt muligt tilpasses de nationale vilkår, hvor blandt andet forhold som billetternes gyldighed, gælder billetten til alle tog eller kun til udvalgte tog, takstsystemer, specielt anvendelse af globalbilletter og pladsbilletter, togsystemernes frekvens og trafiksystemernes indbyrdes sammenhæng, stationernes og togenes betjening skal indgå.

#### Udvidelse af omfanget af støtte for handicappedes rejsemuligheder:

DSB bemærker, at de enkelte landes forskellige regler om assistance til handicappede er bundet til forskellige definitioner af begrebet handicappede. Det er helt afgørende, at der findes en ensartet og rimelig definition på, hvad der skal forstås ved handicappede.

I Danmark er adgangen til særlig assistance for handicappede i forbindelse med rejser knyttet til en visitationsordning, som forestås af handicaporganisationerne. Der er i dag ca. 4.000 personer, der har adgang til de særlige ordninger for handicappede. I nogle definitioner fra kommissionen arbejdes der også med alder som et handicap-kriterium. Ifølge DSB vil denne problematik formentlig være vanskelig at håndtere i praksis. DSB bemærker desuden, at jernbanevirksomhedernes forpligtelser til at yde assistance i forbindelse med rejsen endvidere bør ses i sammenhæng med andre nationale ordninger for assistance til handicappede, herunder muligheden for gratis at medtage en ledsager.

Mere specifikt bør kravet om yde særlig assistance til handicappede på stationer (artikel 19, tidligere artikel 28) ifølge DSB fastsættes til nærmere specificerede stationer, hvis størrelse og indretning gør det muligt at yde en rimelig assistance.

DSB mener, at kravet om assistance i toget (artikel 20, tidligere artikel 30) må ses i sammenhæng med ledsageordninger og bør slettes fra forslaget. Mange tog kører uden fast personale eller med en bemanding, som ikke muliggør at yde særlig assistance til handicappede.

## Billetsalg

DSB er endvidere af den opfattelse, at spørgsmål om billetsalg ikke er en passagerrettighed, men et spørgsmål om de enkelte selskabers kommercielle overvejelser. En række jernbaneselskaber sælger for eksempel i lighed med lavprisluffartsselskaberne særlige billetter på internettet eller på navn (eksempelvis for at sikre identitet mellem betaler og benytter af en selvprintbillet). Den mulighed bør ifølge DSB understøttes, ikke blokeres.

Ifølge DSB må det som et minimum også gælde, at man ikke kan forpligte et jernbaneselskab til at sælge billetter til et selskab, hvis takster eller eventuelt relevant billetsalgsudstyr, man ikke har adgang til.

De praktiske eksempler på den reelle umulighed ved at realisere denne del af forslaget er mange, og DSB mener derfor, at artikel 8 helt bør slettes.

## S-banen

DSB påpeger, at forordningen tillige med Parlamentets ændringsforslag ikke ser ud til at have haft S-togtrafik og tilsvarende trafiksystemer for øje.

DSB finder det tvivlsomt om forordningen umiddelbart kan anvendes på sådanne trafiksystemer, i alle tilfælde er der behov for en oversættelse og konkretisering af forordningen, hvis den meningsfyldt skal kommenteres i forhold til S-banen.

Med dette forbehold in mente, er det DSB's vurdering, at de grænser, der er lagt ind som betingelse for erstatning, er meget at vide, og de vil kun i begrænset omfang forekomme på S-banen.

Erstatningsspørgsmålet kunne dog være aktuelt i relation til periodekort- og abonnementskunderne i perioder, hvor trafikken præges af dårlig regularitet eller mange aflysninger. Stillingtagen til dette må imidlertid bero på en konkretisering af, hvorledes forordningen i givet fald skal udmøntes på S-banen.

DSB finder, at beslutninger om indførelse af rejsegarantier og/eller erstatningsregler må dels ses i sammenhæng med de bodsbestemmelser, der er i de eksisterende trafikkontrakter, dels må det sikres, at der gives regresmulighed i forhold til Banedanmark for så vidt angår den del af en manglende trafik kvalitet, der må henføres til infrastrukturelle forhold.

## *DTF – Danmarks Transport Forskning*

DTF kan bifalde de af parlamentet foreslåede ændringer.

## *Forbrugerrådet*

Forbrugerrådet støtter Europa-Parlamentets forslag om at udvide "scope of application" til også at inkludere nationale togrejsende.

Forbrugerrådet finder det ligeledes positivt, at flere af ændringsforslagene forbedrer informationsforpligtelserne om passagerernes rettigheder. (Ændringsforslag 109. Se også ændringsforslag 111, 115, 116, 118 og 119).

Forbrugerrådet støtter muligheden for, at medlemsstaterne kan sætte højere krav enten i kontrakterne med jernbaneselskaberne eller i national lovgivning.

Flere ændringsforslag betyder bedre forhold for handicappede (ændringsforslag 6, 7, 30, 50, 51, 86, 87, 125, 126, 127 og 128), hvilket Forbrugerrådet finder positivt.

Ændringsforslag 62 foreskriver, at pendlere også kan få kompensation ved gentagne forsinkelser, hvilket Forbrugerrådet støtter.

En række ændringsforslag betyder ifølge Forbrugerrådet en udvanding af Kommissionens forslag:

Parlamentet lægger op til, at det ikke skal være et lovmæssigt krav, at togselskaberne på tværs af Europa skal have et billetsamarbejde. Det burde ifølge Forbrugerrådet være sikret i loven, at en passager kan købe en billet fra A til B uden at skulle købe billetter i flere forskellige selskaber (ændringsforslag 25 og 36). Det er måske ikke så relevant i Danmark, men yderst relevant ved internationale rejser.

Der refereres til COTIF og CIV. Men Forbrugerrådet mener, at flere af de gode tiltag i CIV burde være skrevet ind i forordningen.

Kompensationstaksterne er ifølge Forbrugerrådet blevet dårligere. Man skal vente minimum en time, før man kan få erstatning. Forbrugerrådet mener, at en halv time bør være maksimum, især hvis nationale rejser inkluderes. En halv time bør give 25%, en time 50%, 90 minutter 75% og mere end to timer 100%.

Parlamentet foreslår, at der må gå maksimum en måned, før kompensationen er udbetalt. En måned er alt for lang tid, og Forbrugerrådet så gerne, at Kommissionens udspil blev fastholdt, nemlig de 14 dage (ændringsforslag 124).

For at undgå samme problemstilling, som opstod i forbindelse med ikrafttrædelsen af "flypassagerers rettigheder" i februar i år, bør det ifølge Forbrugerrådet være meget klart i forordningen, hvem der på nationalt plan varetager håndhævelsen og udførelsen af forordningen samt er ansvarlige for, at klageenheden er sat op og fungerer, og at kendelserne efterleves. Sanktionsmulighederne skal være klart definerede.

#### *HTS - Handel, Transport og Serviceerhvervene*

HTS er overvejende positiv til Europaparlamentets ændringsforslag, herunder at Parlamentets forslag i videst muligt omfang søger at relatere til COTIF-konventionen, CIV – bilag A. Dette medvirker i høj grad til en reel praktisk forenkling samt fjernelse af uhensigtsmæssigheder i forhold til det oprindelige forslag.

HTS har dog enkelte bemærkninger til forslaget. Disse er blandt andet forårsaget af ændringen fra et "internationalt" sigte til at omfatte alle togrejser inden for EU.

HTS påpeger generelt, at forslaget ikke forholder sig til de forskellige former for struktur, arbejdsdeling og organisering, der i dag eksisterer i jernbanesektoren. Forslaget forudsætter derimod implicit, at der er tale om samme "juridiske person" i den samlede forsyningskæde. F.eks. at "fremføreren" er samme enhed som "stationslederen", men sådanne sammenfald er som bekendt langt fra tilfældet, specielt ikke i lande, hvor sektorens konkurrenceudsættelse er etableret. Det er derfor ifølge HTS nødvendigt, at sådanne forskelligheder præciseres og håndteres i en ny forordnings definitionsarbejde.

Forslaget forudsætter endvidere implicit, at der er sammenfald mellem jernbanevirksomhed (operatør) og den enhed, der besidder takstkompetence eller som har "myndighed" til at udstede rejsehjemmel. Dette er ikke altid tilfældet i den danske jernbanesektor, og denne uklarhed vil efter HTS' opfattelse kunne give anledning til usikkerheder med hensyn til ansvars- og rollefordelinger i forhold til forslagens definitioner. Disse forhold bør således ifølge HTS også præciseres og håndteres i en ny forordnings definitionsarbejde.

Ifølge HTS synes det også u hensigtsmæssigt at jernbanevirksomheder med et rent lokalt markedsfokus, ifølge forslaget pålægges en forpligtigelse til at medvirke til passagerrelateret integration på totalt EU-plan, og ikke blot på regionalt/nationalt plan. HTS henviser i den forbindelse blandt andet til ændring 4, betragtning 6 i Parlamentets tekst. Samme bemærkning kan anføres vedrørende ændring 42, artikel 6a (ny) vedrørende tekniske specifikationer for interoperabilitet. Ifølge HTS virker det ikke helt logisk, at rent lokalt afgrænsede jernbanevirksomheder pålægges unødvendige byrder, der kun relaterer til international drift.

HTS finder det endelig vanskeligt at afgøre hvorvidt forslaget, såfremt det gennemføres, vil indebære øget ressourceforbrug for operatørerne i den danske jernbanesektor i forhold til eksisterende passagerserviceniveau. HTS forudsætter dog, at operatører kompenseres for sådanne eventuelle meromkostninger.

#### *Ørestadsselskabet:*

Den af Ørestadsselskabet anlagte Metro ville ikke være omfattet af bestemmelserne i Kommissionens forslag vedr. passagerrettigheder, idet forslaget alene vedrørte international trafik.

Ørestadsselskabet antager, at EP's ændringsforslag rettes mod længere rejser i den nationale/regionale togtrafik og den foreslåede kompensationsordning er indrettet herefter. Metroen vil med sit lokaletrafiktilbud således ikke være omfattet af forslaget, hvorfor Ørestadsselskabet ikke har bemærkninger hertil.

Ørestadsselskabet bemærker for god orden skyld, at Metroen allerede i dag har en rejsegaranti. Rejsegarantien indebærer bl.a., at hvis Metroen meldes en halv time eller mere forsinket, betaler Metroen, hvis man bliver nødt til at tage en taxa. Metroen dækker en taxaregning med op til 200 kroner.

Følgende havde ingen bemærkninger til forslaget:

Akademikernes Centralorganisation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, ARRIVA Danmark A/S, Banedanmark, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Busvognmænd, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udvalgte, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, 3F - Fagligt Fælles Forbund, Statsansattes Kartel, Ældre Sagen.

#### **4. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget vurderes ikke at indebære væsentlige statsfinansielle konsekvenser med det af Kommissionen foreslåede anvendelsesområde.

Såfremt forordningens anvendelsesområde udstrækkes til også at gælde nationale togforbindelser kan det dog have begrænsede statsfinansielle konsekvenser i form af øgede udgifter til assistance til personer med nedsat mobilitet i forbindelse med på- og udstigning.

I forbindelse med spørgsmålet om kompensation ved forsinkelser, så findes der allerede nationale kompensationsordninger i form af diverse rejsegaranti- og taxaordninger. De statsfinansielle konsekvenser af en eventuel udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte national trafik vurderes på den baggrund umiddelbart at kunne være af begrænset omfang.

Formålet med forordningen er at forbrugerne sikres bedre rettigheder. De forbedrede forhold forventes at have en positiv effekt på antallet af passagerer i den internationale togtrafik. Med en ændret demografisk fordeling i de europæiske lande med en voksende andel af ældre i befolkningen skønnes toget på sigt at blive et attraktivt befordringsmiddel som alternativ til fly, bil og bus. Da den internationale passagertogtrafik til og fra Danmark er meget beskedent forventes forslaget ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at da forslaget sigter mod at forbedre passagernes rettigheder og det generelle serviceniveau i den internationale togtrafik, skønnes medlemslandene ikke i stand til i tilstrækkeligt omfang at sikre gennemførelse af sådanne regler. Behovet for koordination i den internationale passagertogtrafik understøtter nødvendigheden af at reglerne gennemføres på Fællesskabsplan.

Regeringen er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet minimumsregler om forbrugerrettigheder inden for jernbanetransport er med til at sikre EU-borgere et minimum af rettigheder i alle EU-lande. Dette medvirker til at skabe et sammenhængende indre marked for jernbanetransport.

#### **6. Dansk holdning.**

Det er regeringens holdning, at en forbedring af passagerrettighederne generelt er et positivt tiltag, som Danmark kan støtte. Regeringen er positivt indstillet over for Europa-Parlamentets ændringsforslag om at lade forslaget omfatte national togtrafik.

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

Forslaget var senest på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. juni 2005 hvor formandskabet af rapporterede for status i sagen. Det er forventningen, at hovedparten af landene vil kunne støtte en vedtagelse af forslaget.

Det synes ikke at være opbakning blandt et flertal af medlemslandene til Europa-Parlamentets ændringsforslag om at lade forslaget omfatte national togtrafik.

### ***8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.***

Forslaget er blevet forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. marts 2004, 15. april 2005, 24. juni til orientering.

## **Dagsordenspunkt 4: Forslag til direktiv om certificering af togpersonale, der betjener lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbanenet. KOM(2004) 142.**

*Revideret notat.*

*Resume.*

*Forslaget har til formål at sikre en ensartet certificering af lokomotivførere i Fællesskabet. Der skelnes mellem et generelt kørekort og et certifikat, der indeholder bestemmelser om den specifikke infrastruktur og rullende materiel, som føreren er autoriseret til at køre. Rådet opnåede fælles tilgang om forslaget den 9. december 2004.*

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

Forslaget til direktivet er modtaget i Rådssekretariatet den 5. marts 2004. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Formålet med direktivforslaget er sikring af en ensartet certificering af lokomotivførere.

#### *I. Hovedpunkterne, formål og definitioner*

I direktivforslaget lægges der op til en fastlæggelse af betingelserne og procedurerne for togpersonnel, der fører lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbaner for en jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter. Certificeringen fratager dog ikke jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne ansvaret med sikkerheden for deres personale, herunder uddannelse, tilsyn og intern kontrol i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49EF).

Direktivforslagets bestemmelser retter sig mod myndighederne, jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne, såvel som andre virksomheder, der kan have lokomotivførere ansat, i medlemsstaterne.

Der er lagt op til en gradvis indførelse af harmoniseringen:

Første fase (2006-2008): medlemsstaterne implementerer direktivet i den nationale lovgivning og sætter de nødvendige registre op

Anden fase (2008-2010): lokomotivførerne i grænseoverskridende trafik skal certificeres

Tredje fase (2010-2015): certificering af de øvrige lokomotivførere og andet personel

Lokomotivførere i grænseoverskridende trafik, der er certificerede efter regler inden direktivets ikrafttræden, må virke indtil 2010. Det øvrige lokomotivførere må fortsætte deres virke indtil 2015.

Inden 2015 skal alle certifikater fra før direktivets ikrafttræden således være udskiftet til certifikater, som overholder direktivet.

#### *II. Certificering af lokomotivførerne*



Der skelnes mellem den licens/det kørekort lokomotivføreren skal have udstedt af den kompetente myndighed i den enkelte medlemsstat og et harmoniseret certifikat, der udstedes af den jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter, som har den pågældende lokomotivfører ansat.

Licensen/Kørekortet, der er lokomotivførers ejendom, udstedes med en konkret gyldighedsperiode til lokomotivførere, der opfylder de minimumsbetingelser, der er for lokomotivførers fysiske og psykiske helbred, basal uddannelse og generelle professionelle evner.

I det harmoniserede certifikat angiver ansættelsesstedet – jernbanevirksomheden eller jernbaneinfrastrukturforvalteren – den virksomhedsspecifikke uddannelse lokomotivføreren har fået, såvel som det rullende materiel og den jernbaneinfrastruktur som lokomotivføreren er uddannet til at benytte.

Lokomotivførerne skal i det harmoniserede certifikat endvidere opdeles i tre kategorier: A) rangering af lokomotiver og fremførsel, B) passagerkørsel og C) godskørsel.

Lokomotivførers kørekort må kun bruges til kørsel for den enkelte virksomhed, i det omfang jernbaneinfrastrukturen den pågældende er certificeret til er i overensstemmelse med den jernbaneinfrastruktur virksomheden i medfør af sit sikkerhedscertifikat er certificeret til at benytte.

### *III. Betingelser og procedurer til opnåelse af licensen/kørekortet og det harmoniserede certifikat*

Der er ved betingelserne tale om minimumskrav, således at den enkelte medlemsstat kan stille skrappe krav. Direktivforslaget stiller bl.a. krav til alder, uddannelse, det mentale og fysiske helbred og eksamen vedrørende lokomotivførers generelle viden om professionen, såvel som det rullende materiel og den jernbaneinfrastruktur pågældende certificeres til.

Kørekortet udstedes i et eksemplar i medlemsstatens eget sprog og skal fornyes hvert femte år.

### *IV. Den ansvarlige myndigheds opgaver og afgørelser*

Den ansvarlige myndighed skal offentliggøre den nødvendige information, der behøves til opnåelse af kørekortet og kan uddelegere opgaverne med certificering af fysisk og mentalt helbred, psykolog test, generelt kendskab til professionen, udstedelse af nye licenser og opdatering af licenser, såvel som førelsen af registeret over licenser til af den ansvarlige myndighed hertil akkrediterede enheder. I det tilfælde skal der laves et register over personer og institutioner, der er akkrediteret i forhold til dette direktiv.

Myndigheden skal endvidere have et register over alle kørekort, deres udstedelses- og udløbsdato, ændringer osv. Informationerne fra registret skal kunne gøres tilgængelig for andre medlemslandes myndigheder. Registrene i Fællesskabet skal søges harmoniseret.

Virksomhederne skal have et register over de samme forhold for så vidt angår deres harmoniserede certifikat.

Udkastet til direktivet er suppleret med syv bilag, der blandt andet specificerer kravene til de fælles dokumenter, lokomotivførers forpligtelser, grundlæggende betingelser for udvælgelsen af lokoførere og graden af kendskabet til rullende materiel og infrastruktur.

Europa-Parlamentet er kommet med ændringsforslag, Ændringsforslagene dækker i hovedtræk over følgende områder:

- ændring af definitionerne af ”lokomotivfører” og ”togpersonale”, således at lokomotivførere i de fleste ændringsforslag ikke anses som værende en del af togpersonalet, men nævnes for sig

Herudover er lokomotivførerdefinitionen ændret, således at en lokomotivfører skal kunne fremføre alle former for tog/rullende materiel.

- ændring i kategorierne, således at certificering af fremførelse af passagertog og godstog er under samme kategori:

kategori a) rangerlokomotiver, arbejdstog og rullende materiel til vedligeholdelseskørsel

kategori b) passagerkørsel og/eller godskørsel

Samtidig kræves det, at man for certificering til grænseoverskridende kørsel i kategori b skal have mindst 3 års erfaring.

- i forbindelse med reglerne om akkreditering og anerkendelse kræver Europa-Parlamentet endvidere i langt højere grad end i det hidtidige forslag uafhængighed, upartiskhed, samt fraværet af nogen som helst interessekonflikter, for så vidt angår såvel uddannelsessteder, som lærere.

- der foreslås i forhold til certifikaterne blandt andet et register, som skal vedligeholdes, ligesom certificerede personer på et hvilket som helst tidspunkt skal kunne få adgang til oplysningerne om dem i registrene

- for så vidt angår periodiseringer for både medicinske krav, ligesom faglige kvalifikationer er der sket opstramninger, idet blandt andet undersøgelsesfrekvensen for medicinske undersøgelser er sat ned fra 3 års mellemrum til årlige undersøgelser allerede fra 55 års alderen, frem for som hidtil først fra 60 års alderen. Herudover skal viden, såsom infrastrukturkendskab undersøges hvert år, frem for efter det hidtidige forslag efter den kompetente myndigheds vejledning.

- Parlamentet foreslår endvidere en ny regulering af finansieringen af uddannelsen, således at såvel jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne skal være kontraktlig forpligtet for såvel grunduddannelsen, som efteruddannelsen. Således foreslås det at en jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter, som har en lokomotivfører ansat, som er blevet uddannet hos en anden jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter, skal betale denne anden virksomhed, som har betalt for uddannelsen, omkostningerne herfor, såfremt lokomotivføreren har forladt den oprindeligt for uddannelsen betalende jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter inden han har været ansat 5 år i den virksomhed, som har betalt hans uddannelse.

- den kompetente myndigheds beføjelser er blevet beskrevet noget mere explicit i Europa-Parlamentets forslag

- fristerne for gennemførelsen af direktivet og dets enkelte afsnit er i øvrigt generelt rykket et år frem, startende med 31. december 2006

## 2. Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget omfatter følgende dansk ret:

- Lov om jernbane, jf. Lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2005 af lov om jernbane
- Bekendtgørelse nr. 920 af 16. december 1998 om jernbanevirksomhed
- Bekendtgørelse nr. 510 af 20. juni 2002 om helbredskrav på jernbaneområdet
- Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder
- Bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere
- Bekendtgørelse nr. 191 af 18. marts 2005 om uddannelse til fører af trækraftenheder inden for jernbanedrift (lokomotivførere)
- BJ nr. 2-020.001 Bestemmelser om krav til lokomotivførere

Direktivforslaget vil medføre visse ændringer af Lov om jernbane, bekendtgørelsen om jernbanevirksomhed, bekendtgørelsen om helbredskrav på jernbaneområdet, bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder, bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere, bekendtgørelse nr. 191 af 18. marts 2005 om uddannelse til fører af trækraftenheder inden for jernbanedrift (lokomotivførere) BJ nr. 2-020.001 Bestemmelser om krav til lokomotivførere.

## 3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende:

*Institutioner, virksomheder og 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, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Kombi Dan A/S, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, Railion Denmark A/S, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Ørestadsselskabet I/S, Øresundsbrokonsortiet.

*Høringssvar:*

*Akademikernes Centralorganisation, Øresundsbrokonsortiet, Danmarks TransportForskning og Ørestadsselskabet I/S har ingen bemærkninger til forslaget.*

*Dansk Jernbaneforbund*

Det er Dansk Jernbaneforbunds holdning, at grænsen for at blive ansat som lokomotivfører i en virksomhed bør være 23 år. Man henviser til de kommende betingelser for erhvervschauffører, der kører i udlandet. Dansk Jernbaneforbund finder også, at gyldigheden for kørekortet/licensen bør være et år efter at man ikke har fremført tog, i stedet for de i direktivet foreslåede fem år. Endvidere bør der indføres en erhvervspsykologisk test forud for ansættelsen i virksomheden eller optagelse på studiet.

### *DSB*

DSB vil kunne acceptere, at direktivet ikke blot gælder for grænseoverskridende trafik men også for national trafik.

DSB finder, at opdelingen i rangerlokomotiver, passagertog og godstog er unødvendig. DSB er enig i, at kørekortet (licensen) bør ejes af lokomotivføreren.

DSB mener, at indholdet af Annex IV, generel programme and training method og Annex V, VI og VII beskrivende professionel knowledge henhører under den enkelte jernbanevirksomhed og bør som sådan udelades af direktivet.

DSB kan ikke se formålet med at udstyre togpersonalet med et certifikat og foreslår derfor, at punktet udgår af direktivforslaget. Baggrunden herfor er, at togpersonalet allerede er omfattet af helbredskrav når de udfører grænseoverskridende trafik, herunder helbreds godkendelse og periodiske helbredsundersøgelser herefter.

### *Railion Denmark A/S*

Railion DK hilser direktivforslaget velkomment, idet det overordnet set vil medvirke til at fjerne endnu en af hindringerne for etablering af et effektivt og konkurrencedygtigt marked for jernbanetransport. Railion DK finder, at det generelt er en hindring for den internationale jernbanetransport, at de enkelte lande har særregler for så vidt angår uddannelse og træning.

Railion DK finder endvidere at forslagens anvendelsesområde bør begrænses til kun at gælde for lokomotivførere involveret i grænseoverskridende trafik. Andre ombordværende medarbejdere har ifølge Railion DK kun begrænsede sikkerhedsmæssige funktioner, og derfor ville certificering af disse personalegrupper ikke kunne opveje omkostningerne og besværet forbundet med en certificering.

Railion DK støtter også forslaget til selve den fysiske udformning af certifikaterne således at et smart-card først indføres senere. Man støtter ligeledes, forslagens opsplitting i dels en personlig licens, dels specifikke, virksomhedsejede certifikater.

### *Dansk Transport og Logistik*

Dansk Transport og Logistik kan støtte det foreliggende initiativ, idet det overordnet set vil medvirke til at fjerne endnu en af hindringerne for etablering af et effektivt og konkurrencedygtigt marked for jernbanetransport. Dansk Transport og Logistik noterer dog med beklagelse, at Kommissionen ikke i fuldt

omfang har fulgt de vigtigste principper i den aftale på området, som CER og EFT allerede i januar 2004 på frivillig basis har opnået enighed om.

Dansk Transport og Logistik kan støtte, at direktivets anvendelsesområde begrænses til grænseoverskridende transport.

Dansk Transport og Logistik finder endvidere, at direktivets umiddelbare anvendelsesområde bør begrænses til kun at gælde for lokomotivførere, idet andre personalegrupper, f.eks. togførere kun i begrænset omfang udfører sikkerhedsklassificerede funktioner.

#### **4. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser**

Der er allerede i Danmark blevet investeret i et uddannelsessystem, såvel som et harmoniseret certificeringssystem og forslaget skønnes derfor at kunne have visse begrænsede statsfinansielle konsekvenser.

Det harmoniserede certificeringssystem vil navnlig medvirke til at åbne markederne, hvilket vil give lokomotivførere og andet togpersonel forbedrede muligheder for fri bevægelighed, samtidig med at sikkerhedsniveauet for lokomotivføreres og andet togpersonels arbejde fastholdes og udvikles. Det skønnes, at man hermed opnår en større effektivitet i jernbanesektoren.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører at medlemsstaternes lovgivning vedrørende certificering af lokomotivførere er så forskellige, at disse forskelle kun vil kunne udlignes ved en fastsættelse af ensartede harmoniserede regler på fællesskabsniveau.

Regeringen er enig i at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet det er nødvendigt med fælles regler om certificering af lokomotivførere for at opnå et indre marked for jernbanetransport.

#### **6. Dansk holdning**

Forslaget angår indførelse af fælles bestemmelser for certificering af togpersonale både lokomotivførere og togpersonale ombord i togene.

Danmark ser positivt på forslaget og finder, at forslaget overordnet set er i tråd med det igangværende arbejde, der forgår i Danmark med at etablere en lokomotivføreruddannelse i offentligt regi.

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

På Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9. december 2004 blev der opnået fælles tilgang om forslaget.

Kommissionen opretholder i øvrigt sit ”pakke-forbehold”, i det man ønsker den samlede jernbanepakke III vedtaget. Dette synes, der fortsat ikke at være opbakning til blandt medlemsstaterne.

Det forventes på det kommende rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 5. december 2005 at man formelt vil bekræfte den fælles tilgang. Derefter vil man Rådet og Parlamentet kunne påbegynde den anden læsning.

#### **8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.**

Sagen blev forelagt Europaudvalget til orientering den 3. marts 2004 og den 4. juni 2004, samt den 3. december 2004 med henblik på forhandlingsoplæg.

## **Dagsordenspunkt 5: Forslag til direktiv om kørekort. KOM (2003) 621.**

*Revideret notat. Ændringerne er markeret med kursiv.*

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

Den 5. december 2003 fremsatte Kommissionen et forslag til direktiv om kørekort (**KOM (2003) 621 endelig**), som skal erstatte det eksisterende direktiv (EØF) 91/439 om kørekort (2. kørekortdirektiv).

På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 7. oktober 2004 blev der opnået enighed om en fælles tilgang til direktivforslaget. Den 23. februar 2005 afgav Europa-Parlamentet udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag. Parlamentet stillede i den forbindelse en lang række ændringsforslag.

*På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 27. og 28. juni 2005 redegjorde formanden for status på forhandlingerne mellem formandskabet, Kommissionen og Europa-Parlamentet (trialogien).*

*Det blev oplyst, at formandskabet havde forhandlet sig frem til en løsning med Europa-Parlamentet, men at det ikke havde været muligt at opnå opbakning fra Rådet til denne løsning, da kompromiset indeholdt krav om obligatorisk ombytning af kørekort.*

*Rådet noterede sig formandskabets statusrapport for arbejdet med direktivforslaget.*

Med det gældende kørekortdirektiv (2. kørekortdirektiv) blev princippet om gensidig anerkendelse af kørekort indført for at øge den fri bevægelighed for borgerne i EU. Imidlertid begrænses dette princip af, at det er muligt at anvende nationale bestemmelser om kørekorts gyldighedsperiode og hyppigheden af lægekontrol vedrørende kørekort udstedt i andre medlemsstater, idet der er store forskelle i gyldighedsperioderne af kørekort samt hyppigheden af lægekontrol i medlemsstaterne.

Kommissionen foreslår på denne baggrund, at reglerne om kørekorts gyldighedsperiode og hyppigheden af lægekontrol harmoniseres. Herved fjernes de sidste hindringer for borgernes fri bevægelighed i forbindelse med gensidig anerkendelse af kørekort.

Kommissionen foreslår, at harmoniseringen af kørekorts gyldighedsperiode sker ved, at alle kørekort, der udstedes efter direktivets ikrafttræden, skal have en begrænset administrativ gyldighedsperiode. Da nyudstedte kørekort således skal fornys jævnlige, vil det øge beskyttelsen mod forfalskninger. Kørekortene vil blive opdateret regelmæssigt, bl.a. ved at fotoet på kørekortet fornys. Endvidere vil det i højere grad være muligt løbende at opdatere beskyttelsen mod forfalskninger.

Direktivforslaget indeholder endvidere en række tiltag med henblik på at øge færdselssikkerheden. Det foreslås blandt andet, at underkategorier – der tidligere var valgfri – gøres obligatoriske. Herved styrkes princippet om trinvis adgang til at erhverve kørekort. Indførelse af forskellige alderskrav mellem 16 og 24 år afhængigt af køretøjets egenskaber og førerens ansvar i forbindelse med særlige køretøjer vil ligeledes bidrage til en øget færdselssikkerhed. *Konkret skærpes alderskravene for erhvervelse af kørekort til bl.a. kategori C (lastbil) til 21 år og for kategori D (bus) til 24 år. Efter det gældende kørekortdirektiv er alderskravene henholdsvis 18 år og 21 år. Kommissionen har antydnet, men endnu ikke bekræftet, at medlemsstaterne på eget område vil have mulighed for at undtage forsvaret og redningsberedskabet for de skærpede alderskrav. Mange værnepligtige, hvoraf en stor del uddannes til at føre køretøjer i de nævnte kategorier, vil ikke opfylde de foreslåede skærpede alderskrav.*

Der foreslås endvidere indført en kørekortkategori for knallerter for derved at styrke færdselssikkerheden for de yngste trafikanter, som ifølge statistikkerne er dem, der oftest rammes af trafikulykker.

Som noget nyt foreslås også, at der fastsættes mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig med det formål at forbedre disses kundskaber og færdigheder og for at kunne sammenligne prøveresultater for hele EU.

## **2. Gældende dansk ret**

**2.1.** Det gældende kørekortdirektiv (direktiv (EØF) nr. 91/439) er implementeret i dansk ret i bekendtgørelse nr. 801 af 22. september 2003 om kørekort (kørekortbekendtgørelsen) og cirkulære nr. 107 af 22. september 2003 om kørekort (kørekortcirkulæret). Endvidere er de generelle betingelser for udstedelse af kørekort fastsat i §§ 56-59 a i færdselsloven.

I færdselslovens § 63 og § 63 a er der fastsat regler for førere af knallerter. Sondringen mellem registreringspligtig og ikke-registreringspligtig knallert fremgår af § 1, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1350 af 18. december 2000 om registrering og syn af køretøjer mv. (registreringsbekendtgørelsen).

Der er ikke fastsat regler om krav til køreprøvesagkyndiges uddannelse og efteruddannelse.

**2.2.** Efter kørekortbekendtgørelsens § 89 om gensidig anerkendelse af kørekort kan indehavere af kørekort udstedt i en stat, der er medlem af den Europæiske Union eller i et land, der efter aftale med EF har gennemført direktiv (EØF) nr. 91/439 om kørekort, føre de samme køretøjer, som kørekortet berettiger til i udstedelseslandet i den i kørekortet angivne gyldighedsperiode, medmindre denne er længere end til indehaverens fyldte 70. år.

Efter § 90 i kørekortbekendtgørelsen er det endvidere et krav, at kørekortet er gyldigt, og at indehaveren opfylder de aldersbetingelser, der gælder for udstedelse af et tilsvarende dansk kørekort.



**2.3.** Efter § 51 i kørekortbekendtgørelsen udstedes kørekort som EF-model i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 1 til bekendtgørelsen (Kreditkort-modellen).

**2.4.** Af kørekortbekendtgørelsens §§ 5-10 fremgår de kørekortkategorier, som anvendes i Danmark, og af §§ 13-15 fremgår aldersbetingelserne for erhvervelse af kørekort til de forskellige kategorier. Kategorierne og alderskravene er følgende:

Kørekortkategori	Alderskrav
A (lille motorcykel)	18 år
A (stor motorcykel)	18 år og krav om mindst 2 års erfaring som fører af lille motorcykel, eller 21 år og krav om bestået køreprøve for stor motorcykel. Har vedkommende allerede kørekort til den begrænsede kategori A, stilles alene krav om en praktisk prøve.
B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj)	18 år
C (lastbil) og C/E (lastbil med stort påhængskøretøj)	18 år
D (stor personbil) og B/E (stor personbil med stort påhængskøretøj)	21 år

For så vidt angår knallerter fremgår det af færdselslovens § 63 a, at førere af registreringspligtige knallerter, dvs. knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på over 30 km/t og ikke over 45 km/t, skal have erhvervet kørekort til kategori A (motorcykel) eller kategori B (almindelig bil).

Efter færdselslovens § 63 må ikke-registreringspligtige knallerter, dvs. knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på ikke over 30 km/t, kun føres af personer, som er fyldt 16 år. Personer under 18 år skal endvidere have erhvervet bevis for med et tilfredsstillende resultat at have modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med ikke-registreringspligtig knallerter. Undervisningen varetages af kommunerne.

De kørekortkategorier, som efter det gældende kørekortdirektiv er valgfri, dvs. A1 (let motorcykel), C1 (lille lastbil) og D1 (lille bus), har ikke hidtil været anvendt i Danmark.

**2.5.** Reglerne om kørekorts gyldighed fremgår af færdselslovens § 59 og §§ 54-57 i kørekortbekendtgørelsen.

Efter færdselslovens § 59 har kørekortet gyldighed, indtil indehaveren er fyldt 70 år. For kørekort til visse motorkøretøjer kan dette dog fraviges.

Efter kørekortbekendtgørelsens § 54 er kørekort til kategorierne A (motorcykel), B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) gyldige til indehaverens fyldte 70. år.

Kørekort til kategorierne C (lastbil), C/E (lastbil med stort påhængskøretøj), D (bus) og D/E (bus med stort påhængskøretøj) udstedes som udgangspunkt med gyldighed til indehaverens fyldte 50. år, jf. § 55 i kørekortbekendtgørelsen. Er ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 45 år, udstedes kørekortet dog kun med en gyldighedsperiode på fem år.

Endvidere udstedes kørekort til erhvervsmæssig personbefordring med en gyldighed af fem år.

For alle kategorier gælder, at hvis ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, er fyldt 65 år, men ikke 70 år, er gyldighedsperioden fem år. Er ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 70 år eller derover, udstedes kørekortet med følgende gyldighedsperiode:

- Er ansøgeren fyldt 70 år, men ikke 71 år: Fire år.
- Er ansøgeren fyldt 71 år, men ikke 72 år: Tre år.
- Er ansøgeren fyldt 72 år, men ikke 80 år: To år.
- Er ansøgeren fyldt 80 år: Et år.

Efter § 57 i kørekortbekendtgørelsen kan kørekort i alle tilfælde udstedes med kortere gyldighedsperiode, såfremt de helbredsmæssige oplysninger taler derfor, eller der er begrundet tvivl om, hvorvidt den pågældende er ædruelig eller uafhængig af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer.

**2.6.** Efter §§ 3, 19, 62 og 65 i kørekortbekendtgørelsen skal ansøgere om kørekort indlevere en lægeattest i forbindelse med ansøgning om udstedelse, udvidelse eller fornyelse af kørekort. Af lægeattesten, der udstedes af ansøgerens sædvanlige læge, skal fremgå, om ansøgeren opfylder de helbredsmæssige betingelser, der er fastsat i bilag 2 til bekendtgørelsen.

**2.7.** Der er ikke fastsat nærmere regler om uddannelse af køreprøvesagkyndige. Køreprøvesagkyndige beskikkes af Rigspolitietschefen. Det er efter Rigspolitietschefens praksis en betingelse for beskikkelse som køreprøvesagkyndig for kategorierne A (motorcykel) og B (almindelig bil), at man har gennemgået en 8 ugers uddannelse på politiskolen og i den forbindelse har bestået en prøve. For beskikkelse som køreprøvesagkyndig for kategorierne C (lastbil), D (bus) og E (stort påhængskøretøj) skal man – udover grunduddannelsen – gennemføre en efteruddannelse og bestå en prøve på Hærens Logistiskole.

### **3. Høring**

Justitsministeriet sendte den 17. marts 2004 Kommissionens forslag (KOM (2003) 621 endelig) i høring til:

Advokatrådet, Datatilsynet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks Transportforskning, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Forenede Danske Motorejere (FDM), Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Motorcykelbranchens Landsforbund, MC-Touring Club Danmark, Dansk Vejforening, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Cyklist forbund, Danske Sælgere, Specialarbejderforbundet i Danmark (SID), Chaufførernes Fagforening, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, HTS - Handel, Transport og Serviceerhvervene, Danske Speditører, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Transporterhvervenes Uddannelsesråd (TUR), Danske Busvognmænd, Foreningen af køretekniske anlæg i Danmark, Dansk Industri, HUR, Danske Biludlejere, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Danske kørelæreres Landsforbund, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Dansk Taxi Forbund, Ungdomsringen, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, Dansk Arbejdsgiverforening, International Transport Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening, Campingbranchen, Dansk Handel og Service, De Danske Bilimportører, Dansk Metal, Dansk Automobilforhandler Forening, Den Danske Bilbranche og Dansk Camping Union.

For så vidt angår disse organisationers og myndigheders bemærkninger til forslaget henvises til Justitsministeriets grundnotat, som blev sendt til Folketingets Europaudvalg den 20. juli 2004.

#### **4. Europa-Parlamentet**

Den 23. februar 2005 afgav Europa-Parlamentet udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag. Parlamentet stillede i den forbindelse en lang række ændringsforslag, herunder et forslag om at også alle eksisterende kørekort, dvs. kørekort udstedt inden direktivets gennemførelse, skal udskiftes med den i forslaget indeholdte kørekortmodel inden henholdsvis 10 år efter direktivforslagets ikrafttræden for kørekort af papirmodellen (papirkort) og 20 år efter direktivforslagets ikrafttræden for kørekort af kreditkortmodellen (plastikkort). Europa-Parlamentet har endvidere stillet forslag om at sætte vægtgrænsen op fra 3.500 til 4.250 kg for køretøjer, der må føres med kørekort til almindelig bil (kategori B).

#### **5. Dansk holdning**

Danmark kan overordnet set støtte den endelige vedtagelse af direktivet, *idet det forud for vedtagelse bør bekræftes, at kørekortdirektivet kan implementeres i dansk ret på en måde, der undtager forsvarets og redningsberedskabets personel fra de skærpede alderskrav.*

#### **6. Andre landes holdninger**

Det forventes, at langt de fleste lande kan støtte den endelige vedtagelse af direktivet.

## **7. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget indebærer, at der vil skulle foretages en række ændringer af færdselsloven.

Der vil endvidere skulle foretages en revision af dele af kørekortbekendtgørelsen og kørekortcirkulæret. I tilknytning til indførelse af nye kørekortkategorier skal der udarbejdes nye undervisningsplaner for køreprøver til disse kategorier.

Endelig vil der skulle fastsættes regler om uddannelse af køreprøvesagkyndige.

Rigspolitichefen har skønnet, at Kommissionens oprindelige forslag vil medføre merudgifter for politiet i forbindelse med udstedelse af kørekort, afholdelse af teoriprøver og praktiske prøver, ændringer i kørekortregisteret mv. på i størrelsesordenen 5 mio. kr. Herudover har Kommunernes Landsforening og Amdtsrådsforeningen påpeget, at de foreslåede ændringer af reglerne for kørekort til knallert og kørekort til små busser vil medføre øgede udgifter for de kommunale parter. Omfanget heraf er endnu ikke opgjort.

Formandskabet har endvidere stillet forslag om, at medlemsstaterne skal anvende et fælles europæisk kørekortnetværk (RESPER) til at udveksle informationer om udstedte og tilbagekaldte kørekort. Arbejdet med at udvikle et fælles europæisk kørekortnetværk foregår i en arbejdsgruppe under Kommissionen. Der er ikke truffet beslutning om, i hvilken form netværket vil blive oprettet, eller hvordan det er tiltænkt at fungere. Det er ikke afklaret, om medlemsstaterne skal stille data fra deres nationale kørekortregistre til rådighed for et fælles europæisk kørekortnetværk.

Det er på den baggrund ikke muligt på nuværende tidspunkt at opgøre, hvilke merudgifter dette forslag vil medføre for politiet. Rigspolitichefen har dog vurderet, at det vil kunne medføre merudgifter på et tocifret millionbeløb, hvis netværket skal være IT-understøttet.

Europa-Parlamentet har som resultat af sin førstebehandling af direktivforslaget stillet forslag om, at alle eksisterende kørekort skal udskiftes til en ny model inden for henholdsvis en 10-årig periode for kørekort af papirmodellen og en 20-årig periode for kørekort af kreditkortmodellen. Der er på den baggrund fremlagt et kompromisforslag, hvorefter alle eksisterende kørekort, dvs. både kørekort af papir- og kreditkortmodellen, skal udskiftes inden for en periode på 20 år efter direktivets gennemførelse. Det er ikke opgjort, hvor store merudgifter kompromisforslaget vil medføre, men det skønnes umiddelbart at være et beløb i størrelsesordenen 15-20 millioner kr.

## **8. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Det er vanskeligt at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser, da forslaget på den ene side rummer tiltag, der muligvis vil højne trafiksikkerheden og dermed nedbringe antallet af ulykker og de der-

med forbundne omkostninger, mens det på den anden side muligvis vil medføre øgede udgifter for personer, som er indehavere af kørekort, der vil blive berørt af forslaget.

### **9. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen finder, at målene for de foreslåede foranstaltninger ikke i tilstrækkelig grad kan realiseres af medlemsstaterne hver for sig.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at direktivforslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

### **10. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Grundnotat om forslaget er sendt til Folketingets Europaudvalg den 20. juli 2004.

Sagen har forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 7. oktober 2004 været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 1. oktober 2004 med henblik på forhandlingsoplæg.

*Sagen har efterfølgende været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 24. juni 2005 forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 27. og 28. juni 2005.*

## **Dagsordenspunkt 6: Luftfart, eksterne relationer**

### **a) EU/USA-forhandlinger om en luftfartsaftale**

### **b) Udkast til Rådsbeslutning om mandat til Kommissionen til at åbne forhandlinger om en omfattende, åben luftfartsaftale med Kina**

*Nyt notat*

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

##### Ad a) EU/USA-forhandlinger om en luftfartsaftale

På baggrund af Rådsbeslutning i juni 2003 foregår der forhandlinger mellem Fællesskabet og USA om etablering af et åbent luftfartsområde, der skal træde i stedet for medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler.

Efter nogle forhandlingsrunder med USA besluttede Transportministrene på Rådsmødet i juni 2004, at der endnu ikke var grundlag for at indgå en første delaftale om etablering af et sådant område. Der var derefter sonderinger mellem Kommissionen, der fører forhandlingerne på vegne af Fællesskabet, og de amerikanske myndigheder med henblik på at kunne genoptage de formelle forhandlinger. På Rådsmødet den 6. oktober 2005 orienterede Kommissionen om situationen, hvorefter Rådet udtrykte sin fulde støtte til en hurtig genoptagelse af de formelle forhandlinger. Der har herefter været afholdt to forhandlingsrunder.

På Rådsmødet vil Kommissionen orientere om status for forhandlingerne med USA og i den forbindelse formentlig orientere om planerne for det videre forhandlingsforløb, lige som der vil blive lejlighed til at udveksle synspunkter herom.

##### Ad b) Udkast til Rådsbeslutning om mandat til Kommissionen til at åbne forhandlinger om en omfattende, åben luftfartsaftale med Kina

Ligeledes på baggrund af Rådsbeslutning i juni 2003 fremsendte Kommissionen den 11. marts 2005 meddelelser om Fællesskabets eksterne luftfartspolitik og om luftfartspolitikken over for Kina. Det nævnes heri, at det vil være i Fællesskabets interesse at få gennemført en liberalisering af luftfartsrelationerne med tredjelande – dette bør dog ske i faser, baseret på en pragmatisk og realistisk vurdering af interesser og muligheder. Hvad specielt angår Kina nævnes, at det kinesiske luftfartsmarked er blandt de hurtigst voksende i verden, men at det må forventes at tage tid at forhandle om en omfattende luftfartsaftale, der derfor bør gennemføres i faser og ud over traditionelle luftfartsspørgsmål bør omfatte sikkerhed, lufttrafikkontrol og industrielt og teknologisk samarbejde.

Den 18. marts 2005 fremlagde Kommissionen på denne basis en henstilling til Rådet om at få bemyndigelse til at føre forhandlinger på Fællesskabets vegne om indgåelse af en samlet aftale om et åbent luftfartsområde med Kina. På Rådsmødet den 27. juni 2005 vedtog Rådet med Kommissionens tilslutning et sæt konklusioner om de eksterne forbindelser på luftfartsområdet. På denne baggrund har Rådet ar-

bejdet videre med henstillingen, og der skal på det forestående Rådsmøde tages stilling til et udkast til Rådsbeslutning i sagen.

Heri bemyndiges Kommissionen til at indlede forhandlinger med Kina om en luftfartsaftale, der skal ses som et første led i en mere omfattende aftale om et fælles luftfartsområde, der skal forhandles i faser. Før hver ny fase skal Kommissionen indhente ny bemyndigelse fra Rådet. Den langsigtede aftale skal baseres på tre søjler: konvergens i regler og bestemmelser, markedsadgang og teknisk samarbejde. Indtil videre skønnes der at være for stor ubalance med hensyn til regler og bestemmelser, og der kan derfor endnu ikke gives fuld markedsadgang på passagerområdet, mens der vil kunne tænkes en hurtigere udvikling på fragtområdet. Forhandlingsdirektiverne omhandler desuden bl.a. spørgsmål om luftfartssikkerhed, konkurrenceregler, miljøbeskyttelse, løsning af "dag-til-dag"-problemer, informationsudveksling og konfliktløsning.

Kommissionen afholder medio december i år forhandlinger med Kina om indgåelse af en "horisontal luftfartsaftale", baseret på Rådsbeslutning i juni 2003, der er en forudsætning for indgåelse af yderligere luftfartsaftaler. En horisontal aftale tjener til at erstatte visse bestemmelser i samtlige eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Fællesskabsklausuler med henblik på at bringe sidstnævnte aftaler i overensstemmelse med Traktaten.

## **2. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Spørgsmål om forhandlinger med tredjelande har været forelagt Udvalget den 29. november 2002, 21. marts 2003, 3. oktober 2003, 28. november 2003, 3. marts 2004, 4. juni 2004, 1. oktober 2004, 15. april 2005, 24. juni 2005 og 30. september 2005 til orientering samt den 28. maj 2003 til forhandlingsoplæg.

## **Dagsordenspunkt 7: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådet forordning om fælles regler for civil luftfartssikkerhed (security) KOM (2005) 429.**

*Revideret notat i forhold til grundnotat af 17. oktober 2005.*

*Resumé.*

*Kommissionens forslag skal erstatte forordning nr. 2320/2002 om etablering af fælles regler for civil luftfartssikkerhed (security) i EU. Disse regler har nu været i kraft i ca. 2½ år og erfaringer har vist, at reguleringen er for detaljeret, og der er behov for en forenkling af reguleringen. Der er derfor fremsat et forslag, som skal erstatte de gældende regler på området. Formålet er en bedre regulering baseret på fire principper: Enkelhed, harmonisering, klarhed og forøgelse af sikkerhedsniveauet.*

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

Forslaget er modtaget i engelsk sprogversion den 23. september 2005 og er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 80, stk. 2 og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet (artikel 251).

Reglerne i forordning nr. 2320/2002 blev indført på baggrund af de tragiske begivenheder i USA den 11. september 2001 og havde til formål at styrke den civile luftfartssikkerhed ved indførelse af fælles standarder for sikkerhedsmæssige foranstaltninger samt fælles tekniske specifikationer for udstyr, der skal anvendes til fremme af luftfartssikkerheden.

Erfaringerne har vist, at reguleringen er for detaljeret, og der er behov for en forenkling. Kommissionen finder det endvidere ikke særligt praktisk med så stor en detaljeringsgrad i rammelovgivningen, idet nødvendige ændringer bl.a. som følge af den tekniske udvikling er tidskrævende og besværlig.

Kommissionen foreslår derfor, at forordning nr. 2320/2002 erstattes med en ny forordning.

Forslaget har til formål at præcisere, forenkle og harmonisere de lovmæssige krav med henblik på at forbedre den samlede sikkerhed inden for civil luftfart.

Forslaget er en rammeforordning, som fastsætter nogle overordnede generelle principper for hvad der skal gøres for at sikre den civile luftfart. Yderligere lovgivning vil fastslå, hvordan man teknisk og proceduremæssigt sikrer den civile luftfart.

Forslaget omfatter alle civile lufthavne i medlemsstaterne, alle operatører der leverer ydelser til de civile lufthavne i medlemsstaterne, og alle der indenfor eller udenfor lufthavnen leverer varer eller ydelser til eller gennem civile lufthavne i medlemsstaterne.

Efter forslaget skal medlemsstaterne stadig have mulighed for at indføre strengere sikkerhedsmæssige foranstaltninger, men det skal ske på baggrund af en risikovurdering, og det skal være muligt for Kommissionen at undersøge disse strengere foranstaltninger, herunder beslutte om medlemsstaten må fortsætte med at følge dem.



I forhold til den eksisterende lovgivning er eneste nye sikkerhedsmæssige tiltag spørgsmålet vedrørende sikkerhed i flyet. Kommissionen foreslår i den forbindelse:

- at uautoriseret personale ikke skal have adgang til cockpittet under flyvningen,
- at de nødvendige sikkerhedsmæssige tiltag skal tages over for potentielt uregerlige passagerer,
- at våben ikke skal medbringes ombord med mindre en tilladelse er givet af den relevante medlemsstat,
- at flysikkerhedsvagter kun må indsættes ombord på et fly, hvis de nødvendige sikkerhedsmæssige betingelser og træning er opfyldt. Medlemsstaterne bibeholder rettigheden til ikke at godkende brugen af flysikkerhedsvagter ombord på fly, som de har givet licens.

Ifølge forslaget skal medlemsstaterne anmelde foranstaltninger krævet af 3. lande, som adskiller sig fra sig fra de almindelige standarder i forslaget, til Kommissionen.

Kommissionen skal så have mulighed for at undersøge foranstaltningerne og beslutte, om det skal være muligt for medlemsstaten fortsat at efterleve disse foranstaltninger fra 3. lande.

Endvidere foreslår Kommissionen, at rammeforordningens tilhørende regulering skal være fortrolig. Baggrunden herfor er, at reguleringen indeholder oplysninger om almindelige foranstaltninger, standarder og følsomme flysikkerhedsmæssige oplysninger. Disse oplysninger skal kun være tilgængelige for dem, som har en legitim interesse i disse.

Det foreslås, at Kommissionen bistås af et udvalg. Dette vil ske ved anvendelsen af forskriftsproceduren (Artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8). Udvalget vil fastlægge de nærmere bestemmelser vedrørende implementeringen af forordningen.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **2. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser**

- Forordning nr. 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart.
- Lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, med de ændringer, der følger af lov nr. 1074 af 17. december 2002, § 2 i lov nr. 323 af 5. maj 2004, lov nr. 475 af 9. juni 2004, § 2 i lov nr. 278 af 20. april 2005 og § 13 i lov nr. 581 af 24. juni 2005.

Forslaget erstatter forordning nr. 2320/2002, og finder direkte anvendelse i Danmark. Det har derfor ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

## **3. Høring**

Kommissionens forslag er sendt i høring hos AOPA Danmark, Airport Coordination Denmark, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air, Danish Air Transport, Dansam, Dansk Arbejdsgiverfor-

ening, Dansk Flyvelederforeningen, Dansk Industri, DALPA, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet, Københavns Lufthavne, LSG Sky Chefs, MyTravel Airways, North Flying, Novia, Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS, Fagforbundet 3F, Star Air, Aterling Airlines, Sun-Air of Scandinavia, Assoc. Of Travel Managers in Denmark, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Danmarks Rejsebureau Foreningen, De samvirkende Invalideorganisationer og Dansk Handicap Forbund.

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

DALPA anerkender, at man fra kommissionen side ønsker at lave nye fleksible og fælles regler.

I den forbindelse og set i lyset af, at både Crew og operatører skal have hverdagen til at hænge sammen, på en rimelig og sikker måde, har de med den tid til svar stillet til rådighed følgende kommentarer/indvendinger:

Article 3: ( Anex 1.2.4 (5))

14. Background check: Her bør det være mere specifikt, hvad der undersøges for, og hvad der skal ligge til grund for en afvisning/udstedelse af id kort. Allerede nu er der set misbrug af reglen inden for EU. En mulighed var at bruge en regel lignende Article 5.

Dette vil også løse et af de store problemer pt. for crew, et fælles id kort.

Article 4. samt ( article 14)

2 (b): En uddybning ”means” of ”aircraft check” , idet det er uacceptabelt, at der uden commanders viden bliver placeret genstande om bord i forbindelse med ”aircraft check” .

Anex 1.3. 1+2.

Her er virkelig brug for en ”clarification”, således at genstande der er nødvendig i forbindelse med flyvningens gennemførelse (commanders afgørelse) altid skal kunne medbringes.

Der er set mange forskellige fortolkninger af, hvad der må medbringes.

Anex 10. 1+4+5.

Her skal det klart fremgå, at det til en hver tid kræver commandors accept, og commander til en hver tid er øverste myndighed ombord, og derfor er den eneste der er ”authorizer”

Anex 11.2.

Her kan det formelle krav om et ”id kort” skabe problemer, idet tredje lande stadigvæk bruger certifikatet til som adgangs kort.

Afslutningsvis skal vi fra DALPA’s side tilkendegive vores store tilfredshed med, at In-flight security officer er et frivilligt organ for medlemslandene, samt det kræver en godkendelse fra hvert enkelt medlemsland.

De Samvirkende Invalideorganisationer anfører, at for mennesker med handicap er det væsentligt, at de opnår de samme muligheder for at fungere i samfundets aktiviteter, som alle andre – samt at vi indretter os, så løsninger i forhold til personer med handicap medfører mindst mulig gene.

I forbindelse med sikkerhedscheck ved flyrejser, er det derfor vigtigt, at lufthavnsmyndigheder, flyselskaber og handlingsselskaber har, og er forpligtet til at fastsætte rutiner og standarder for sikkerhedscheck af bagage, der tilgodeser de særlige forhold, der gør sig gældende i forbindelse med sikkerhedscheck af personer med handicap og handling, og sikkerhedscheck af hjælpemidler som eksempelvis kørestole m.v.

Dette indebærer, at der i forbindelse med selve indcheckningen skal tages højde for en nem og smidig sikkerhedsrutine, som respekterer ønsket fra personer med handicap om en lige så hurtig, respektfuld og effektiv sikkerhedsprocedure, som gives andre rejsende, samt at der tages højde for et effektivt, hurtigt og smidigt sikkerhedscheck af hjælpemidler. Dette skal indgå i planlægningen af selve sikkerhedsprocedurerne.

Desuden må sikkerhedsrutinerne ikke forhindre, at mennesker med funktionsnedsættelser får mulighed for på ligeværdig vis at benytte deres egne nødvendige hjælpemidler frem til gaten ved afgang, under transit samt fra gaten ved ankomst.

Erhvervsflyvernes Sammenslutning anfører, at de takker for Rapporten af 23. september 2005 fra Kommissionen vedrørende implementeringen af Regulation (EC) 2320/2002.

Det er påskønnet, at de får lejlighed til at følge med i implementeringen for medlemsstaterne.

De har ingen kommentarer til forslaget.

De imødeser imidlertid en afgørelse vedrørende finansiering som nævnt i andet afsnit på side 6 i EXPLANATORY MEMORANDUM, hvor vi håber, at der træffes beslutning om, at luftfarten ikke alene skal afholde udgifterne foranlediget af kravene til security.

Det vil medføre ulige konkurrencevilkår, hvis nogle medlemsnationer afholder disse udgifter, og Danmark kræver disse udgifter afholdt af luftfarten.

Mytravel anfører, at vedrørende revision af de fælles regler om sikkerhed i luftfarten har de følgende to kommentarer.

#### Article 11 - Air carrier security programme

Det fremgår af artiklen, at et flyselskab skal have et security program der opfylder såvel den nye resolution som det nationale luftfarts security program i den medlemsstat " from which it provides services".

Dette burde være "in which it holds its AOC" eller "in which it holds its license".

Begrundelse: En national myndighed vil have vanskeligt ved at godkende et flyselskabs security program hvis det indeholder procedurer, der adskiller sig fra det pågældende lands procedurer. Samtidig er

det stort set umuligt for et flyselskab at kende alle andre nationale procedurer, idet en del procedurer, der er selskabernes ansvar, udføres af lokale myndigheder i overensstemmelse med de lokale krav.

Evt. yderligere krav på toppen af et nationalt godkendt security program vil herefter være en sag mellem det enkelte flyselskab og den pågældende myndighed.

#### Annex 1.2.4 Crew identification card.

Der bør f. eks. stå "Before being issued with an *official* crew identification card, .....

Begrundelse: De ser ikke at dette begreb er entydigt og er beskrevet på en måde, så der ikke er tvivl om, hvad et sådan kort er. Så vidt det er os bekendt, så er der en del selskaber, der selv udsteder ID-kort til deres medarbejdere incl. Crew, og sådanne kort forudsætter ikke, at der er gennemført at baggrundscheck inden udstedelse og man kan vel næppe stille et sådan krav til et selskab.

Kravet kan stilles i lande, hvor man fra en officiel myndigheds side udsteder et officielt "crew identification card".

Alternativt, så må "Crew identification card" defineres entydigt i Article 3.

SAS anfører, at SAS kan fuldt ud tilslutte sig det overordnede formål med forslaget til revisionen af de gældende regler på security-området (2320/2002), nemlig en forenkling af forordningen mod et overordnet styringsdokument og en større grad af harmonisering gennem vedtagelse af gennemførelsesbestemmelser i komitologi-procedure. Denne konstruktion indebærer efter SAS' opfattelse også den oplagte fordel, at regelfastsættelsen gøres mere fleksibel og håndterlig.

SAS har noteret, at forslaget ikke adresserer spørgsmålet om finansiering af de meget betydelige omkostninger til sikkerhed, som i dag bæres af luftfarten og dens kunder. SAS hæfter sig derfor også ved, at Kommissionen senere på året vil offentliggøre en meddelelse om spørgsmålet.

SAS har derudover følgende konkrete kommentarer til forslaget til en ny forordning:

1. Kravet i den gældende artikel 5, stk. 5 i 2320/2002 om etablering af et nationalt sikkerhedsuddannelsesprogram er udgået i forslaget. SAS finder dette uheldigt, idet det er et væsentligt element i harmoniseringen af reglerne på området og skabelsen af ens rammevilkår. SAS skal derfor anmode om, at dette krav på linie med krav til andre programmer (forslagets artikel 8 ff.) bevares i en ny forordning, idet dog den nærmere udformning af programmerne kan fastsættes i gennemførelsesbestemmelserne.

2. I forslaget er indført en ny bestemmelse i artikel 6. SAS er fuldstændig enig i, at det kan være stærkt problematisk, at tredjelands pålægger særlige sikkerhedskrav. SAS er dog uforstående overfor Kommissionens forslag til, hvorledes dette skal håndteres.

I praksis foregår det ofte således, at europæiske/danske luftfartsselskaber direkte af tredjelandsmyndigheder bliver pålagt særlige sikkerhedsforanstaltninger ved beflyvning af det pågældende land. Manglende opfyldelse heraf vil medføre bortfald af retten til at trafikere tredjelandet. SAS har tidligere henledt de danske myndigheder på denne problemstilling og anmodet om, at dette håndteres de pågældende landes myndigheder imellem i henhold til de gældende bilaterale luftfartsaftaler.

Teksten i artikel 6 er på ingen måde en løsning på dette problem, men har derimod indbygget den risiko, at luftfartsselskaberne bliver fanget mellem modstridende pålæg fra EU og tredjelande, hvilket i sidste instans kan indebære, at den pågældende beflyvning må ophøre. Kommissionen og medlemslandene bør i stedet sikre, at der fremover etableres fælles procedurer, som ikke bringer luftfartsselskaberne i denne situation.

3. I det gældende bilag til 2320/2002 er i afsnit 6 blandt andet beskrevet, at fragtagenter skal være godkendt af den relevante myndighed. Dette krav er udgået i det reviderede bilag. SAS er af den opfattelse, at der fortsat skal bestå et krav om, at fragtagenter m.v. godkendes af en national myndighed. Begrundelsen herfor er, at der herved skabes sikkerhed for ens vilkår ikke mindst på omkostningssiden for alle operatører i det pågældende medlemsland.

4. I afsnit 10 i bilaget til forslaget er indført bestemmelser om in-flight security foranstaltninger, hvilket den gældende forordning ikke indeholder bestemmelser om. SAS finder det betænkeligt at inkludere bestemmelser herom i EU's regelsæt. De henhører ikke naturligt under de gældende EU-bestemmelser, ligesom området i øvrigt reguleres af blandt andet JAR OPS, subpart S. Afsnittets indhold bærer da også præg heraf. Indførelse af EU-bestemmelser på området bidrager således ikke til den tilstræbte forenkling og harmonisering, men snarere til uklarhed om de såvel de formelle som de indholdsmæssige krav.

Endelig vil SAS gerne på ny henlede opmærksomheden på vigtigheden af en struktureret og løbende dialog om sikkerheden i luftfarten på såvel EU- som nationalt plan. Erfaringen har efter SAS' overbevisning illustreret, at denne dialog har været mangelfuld. Alle parter har naturligvis en fælles interesse i, at sikkerhedsforanstaltningerne til enhver tid imødekommer behovet for disse. Der har imidlertid været betydelige vanskeligheder med at omsætte regler og bestemmelser til den praktiske verden. Implementeringen af reglerne har således i visse tilfælde været forbundet med betydelige gener og uforholdsmæssige omkostninger, ligesom der i visse tilfælde samtidig kan stilles spørgsmål ved den sikkerhedsmæssige værdi.

Kommissionen bør derfor i forbindelse med initiativer og forslag på området forpligte sig til at inddrage industrien ved drøftelse af både rammebestemmelser og implementeringsbestemmelser.

I forlængelse af Transport- og Energiministeriets fokus på koordination af sikkerhed og beredskab på transportområdet ville det desuden være naturligt at etablere en national samarbejdsstruktur på området for luftfartssikkerhed – en struktur som hidtil har været fraværende. En sådan struktur skal sikre, at der på overordnet niveau med inddragelse af branchen løbende kan drøftes behovet for rammebetingelser og disses udformning eventuelt i samspil med andre transportformer.

Ligeledes bør der etableres et forum med alle betydende interessenter (luftfartsselskaber, lufthavne, SLV og relevante politimyndigheder), hvis opgave det er at drøfte den mest hensigtsmæssige praktiske tilrettelæggelse af sikkerhedsarbejdet.

Fagforbundet 3F anfører: at de følgende kommentarer til forslaget:

Annex på side 21 punkt 1.2 og punkt 1.3. De mener, teksten er uklar og lægger op til en kompliceret procedure, som vil vanskeliggøre arbejdet unødigt.

Annex på side 22 punkt 3. Behovet for dette check er der ikke. Passagerne er jo blevet checket.

Annex på side 25 punkt 8 og 9. De har meget svært ved at se, hvordan disse procedurer skal udføres i praksis og begge punkter er overflødige, hvis den øvrige kæde af sikkerhedsforanstaltninger virker.

Annex på side 25 punkt 10 stk. 5. Ud fra almen interesse bør passagerer oplyses om tilstedeværelsen af en "in-flight security officer", så de har mulighed for at tage et andet fly, hvor sikkerheden er tilstrækkelig stor til, at tilstedeværelsen af en "in-flight security officer" er unødvendig.

#### **4. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.**

I forslaget er der ikke stilling til, hvem som skal bære omkostningerne.

I Danmark har man valgt at lade luftfartsbranchen bære omkostningerne. Forslaget har således ikke statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget vurderes umiddelbart kun at have begrænset økonomiske konsekvenser for luftfartsbranchen udover de udgifter, som er resultat af den gældende forordning.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at de nuværende regler nu har været i kraft i ca. 2½ år og erfaringer har vist, at reguleringen er for detaljeret, og der er behov for en forenkling af reguleringen. Der er derfor fremsat et forslag som skal erstatte de gældende regler på området. Formålet er en bedre regulering baseret på fire principper: Enkelhed, harmonisering, klarhed og forøgelse af sikkerhedsniveauet.

Kommissionen finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, fordi luftfartssikkerhed i sin natur gælder hele fællesskabets område. Desuden hæver en fællesskabstilgang til luftfartssikkerhed de generelle standarder og den gensidige tillid mellem medlemsstaterne. Herudover kan luftfartsindustriens rammevilkår lettes betydeligt ved fælles EU-regler frem for 25 forskellige sæt nationale regler.

Det er på den baggrund regeringens opfattelse, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet der er tale om ændring af en eksisterende forordning, og idet sikring af luftfarten bedre kan varetages af Fællesskabet.

#### **6. Dansk holdning.**

Regeringen støtter generelt forslaget, herunder hovedprincippet om en rammeforordning som fastsætter nogle overordnede generelle principper for, hvad der skal gøres for at sikre den civile luftfart, samt at yderligere lovgivning skal fastslå, hvordan man teknisk og proceduremæssigt sikrer den civile luftfart.

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

Det britiske formandskab stiler mod en fælles tilgang på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5. december 2005.

Forslaget forventes generelt at blive modtaget positivt blandt et stort antal af medlemslande.

## **8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.

## **Dagsordenspunkt 8 (a-punkt): Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om information til flypassagerer om det transporterende selskabs identitet og om udveksling af sikkerhedsinformation mellem medlemsstaterne, KOM (2005) 48.**

*Genoptryk af supplerende grundnotat af 9. november 2005.*

*Resumé: Med henblik på at forbedre omstændighederne for passagerernes flyvesikkerhed foreslår Kommissionen dels at sikre deres ret til oplysning om, hvilket luftfartsselskab, de skal rejse med, dels at sikre, at medlemsstaterne effektivt udveksler alle sikkerhedsrelevante oplysninger om luftfartsselskaberne. I Europa-Parlamentets transportudvalg er der udarbejdet udkast til et udvidet forslag, der tillige indeholder regler om vedtagelse af en Fællesskabsliste over luftfartsselskaber, der har fået udstedt operationsforbud eller begrænsninger i trafikrettigheder, hvorved et forbud eller en begrænsning i et medlemsland kan udvides til at gælde hele Fællesskabet. Kommissionen har tilkendegivet, at den stiller sig positiv til dette ændrede forslag.*

### **1. Formål og indhold**

Det oprindelige forslag er fremsendt den 21. februar 2005 i engelsk sprogversion. Forslaget er fremsat under henvisning særligt til Traktatens artikel 80, stk.2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Parlamentet). Europa-Parlamentet har udarbejdet udkast til betænkning af 27. juli 2005 vedrørende forslaget. Den endelige betænkning er udarbejdet den 19. oktober 2005.

Formålet med det oprindelige forslag var todelte: Dels at sikre flypassagerers ret til oplysning om, hvilket luftfartsselskab, de skal rejse med, dels at sikre, at medlemsstaterne effektivt udveksler alle sikkerhedsrelevante oplysninger om luftfartsselskaberne.

På baggrund af Europa-Parlamentets udkast til betænkning har Kommissionen udarbejdet et udkast til revideret forslag. Formålet med det reviderede forslag er yderligere at sikre, at et medlemslands forbud eller restriktion kan udvides til at gælde hele Fællesskabet og at sådanne forbud/restriktioner udstedes efter fælles retningslinier.

I forslaget anfører Kommissionen, at flyvesikkerheden (safety) verden over reguleres inden for rammerne af Chicago-konventionen fra 1944 og FN-organisationen ICAO. Flyvesikkerheden er stigende i Europa, bl.a. som følge af en række forordninger og direktiver på området vedtaget i EU. Men der er ingen garanti for, at standarder og sikkerhedskriterier håndhæves ensartet i alle verdens lande.

EU-landene vedtog i 2004 det såkaldte SAFA-direktiv 2004/36, der skal være gennemført senest 30. april 2006, med henblik på etablering af et system for sikkerhedsmæssig kontrol af tredjelands luftfartsselskaber, der beflyver Fællesskabets lufthavne, og for udveksling af information mellem medlemsstaterne herom.

På baggrund af ulykken ved feriebyen Sharm-El-Sheik i Egypten i januar 2004, da et egyptisk fly på vej til Paris styrtede ned, og alle 148 ombordværende - hovedsagelig franske turister på hjemrejse - omkom, mener Kommissionen, at der er behov for hurtigt at gennemføre bindende regler, i første omfang for at styrke passagerernes stilling over for flyselskabsbranchen og desuden for at sikre udvekslingen af relevant information mellem medlemsstaternes sikkerhedsmyndigheder.



Kommissionen oplyser, at den overvejer at fremsætte flere forslag med henblik på at forstærke flysikkerhedskontrollen i EU.

Hvad angår flypassagerernes ret til oplysning om, hvilket luftfartsselskab de skal rejse med, foreslår Kommissionen, at det luftfartsselskab eller det rejsebureau, der indgås kontrakt med, skal informere passageren om det transporterende luftfartsselskabs identitet. Hvis det transporterende selskab skiftes ud, skal kontraktselskabet straks informere passageren herom.

Forordningen skal være gældende for alle flyvninger, der starter fra en EU-lufthavn - eller fra en lufthavn i et tredjeland, hvis flyvningen er en del af en rejse, der indledes i EU, og hvor kontraktselskabet er etableret i EU. Forordningen skal gælde for såvel rute- som charterflyvning.

Hvad angår udveksling af information mellem myndighederne m.v. foreslås det nu i det reviderede forslag, at medlemslandene skal udarbejde en liste over de luftfartsselskaber, som det pågældende land har forbudt at flyve i sit luftrum, eller som er underlagt andre trafikrestriktioner af flyvesikkerhedsmæssige grunde. Kommissionen tager med bistand af den komite (komiteprocedure), der er nedsat under SAFA-direktivet stilling til, om forbuddet/restriktionerne skal gælde for hele fællesskabet og offentliggør derefter en Fællesskabsliste. I den forbindelse foreslås der indført regler om passagerers ret til kompensati-on, hvis det luftfartsselskab, som de pågældende har reserveret en rejse hos, kommer på den fælles liste eller bliver erstattet af et luftfartsselskab på listen.

Endelig skal der efterfølgende i overensstemmelse med komiteproceduren udarbejdes fælles retningslinier for udstedelse af operationsforbud eller trafikrestriktioner. Disse retningslinier forventes at basere sig på de sikkerhedsmæssige standarder, der er vedtaget af den internationale FN-organisation for civil luftfart, ICAO.

## **2. Gældende dansk lovgivning på området**

Ud over markedsføringslovens almindelige bestemmelser er der ikke dansk lovgivning, der stiller krav vedr. oplysning om identiteten af et transporterende luftfartsselskab. Dog gælder der oplysningspligt i henhold til forordning 323/1999 om computer-reservationssystemer (CRS) i nogle tilfælde af såkaldt code-sharing (hvor to luftfartsselskaber anvender deres selskabskoder på det ene selskabs fly).

Der er ikke dansk lovgivning, der stiller specifikke krav om myndighedernes offentliggørelse af information om luftfartsselskaber, der har fået flyveforbud.

Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser.

## **3. Høring**

Forslaget har både i den oprindelige form og i det nu foreliggende udkast til revideret forslag været sendt i høring hos: Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, De Samvirkende Invalideorganisationer, Danmarks Rejsebureauforening, Dansk Handicap Forbund, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air A/S, Danish Air Transport ApS, Dansam, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, DALPA, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet, Københavns Lufthavne A/S, Maersk Air A/S, MyTravel Airways A/S, Novia, SAS, Servisair Danmark A/S, Specialarbejderforbundet i

Danmark (SiD), Sterling European Kommanditaktieselskab, Sun-Air of Scandinavia A/S og Association of Travel Managers in Denmark.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning mener, at forordningen må betragtes som et krav om at give passagererne fornødent grundlag for at træffe beslutning om fravalg af et luftfartsselskab, som de ikke ønsker at benytte. For at have denne mulighed mener Sammenslutningen, at listerne over luftfartsselskaber, der er udsat for restriktioner af sikkerhedsmæssige årsager, må være tilgængelige for passageren, når han reserverer billet, samt i lufthavne såfremt der skal skiftes selskab under rejsen.

Et luftfartsselskab, der kommer på de omtalte lister, vil næppe have lang levetid, da det formodes at ville blive fravalgt af passagererne. Det er derfor efter Sammenslutningens opfattelse tvingende nødvendigt, at der er detaljerede og klare regler for at optage et selskab på listen. Sådanne regler må forefindes og være godkendt inden iværksættelse af forordningen, og da optagelser på disse lister tilsyneladende ikke skal godkendes af Kommissionen eller eventuelt af EASA (det europæiske agentur for flyvesikkerhed), vokser kravet om klare og entydige regler. Det skal desuden være muligt at appellere optagelse på listen til en uvildig instans og at få erstatning, såfremt selskabet er ført på listen på et tvivlsomt grundlag. Sammenslutningen formoder, at en medlemsstat kan føre et luftfartøj på listen, selv om dette er registreret i en anden stat.

Forbrugerrådet hilser som udgangspunkt forslaget velkomment, hvorefter flyselskabets identitet skal oplyses ved reservationen, også i alle tilfælde af codesharing og wetleasing, herunder i forbindelse med pakkerejser, eftersom denne oplysning er en vigtig del af den tjenesteydelse, der sælges.

Man har forståelse for, at flyselskaber kan blive nødt til at foretage ændringer i forhold til det oprindeligt oplyste, og at passageren derfor øjeblikkelig skal informeres om det nye flyselskab.

Man finder imidlertid, at det er urimeligt, at passageren ikke i en situation, hvor der efter kontraktens indgåelse skiftes flyselskab, har mulighed for at opsige aftalen. Dette gør efter Forbrugerrådets opfattelse formålet med forordningen - at forbrugeren skal kunne beslutte på et informeret grundlag - illusorisk.

SAS støtter udtalelser fra Association of European Airlines (AEA) og International Air Transport Association (IATA), som man vedlægger. Følgende fremgår heraf:

Man foreslår, at det i betragtning 3 tilføjes, at de fleste europæiske luftfartsselskaber, der anvender codesharing, har tilsluttet sig et sæt frivillige retningslinier for behandling af flypassagerer, hvorefter information om det transporterende luftfartsselskab skal gives, og at dette i vid udstrækning respekteres.

Man foreslår, at der i artikel 2.c i stedet for "kontraherende luftfartsselskab" defineres begrebet "den part, der accepterer reservationen", og at dette anvendes i artikel 5. Formålet er, at det skal være den part, der styrer selve reservationen – hvilket kan være et luftfartsselskab eller et rejsebureau –, der skal bære ansvaret for information til passageren i tilfælde af ændring af transporterende luftfartsselskab, idet denne part har passagerens data.

Man foreslår endelig, at informationen til passageren i tilfælde af ændring ikke skal gives øjeblikkeligt, da dette ikke altid er muligt, men senest ved check-in.

*Danmarks Rejsebureau Forening* gør indsigelser mod, at passagerrettighederne kan påberåbes over for enhver, der har solgt en billet eller indgået en kontrakt om befordring. Foreningen henleder opmærksomheden på, at et rejsebureau handler som agent for luftfartsselskabet, og at rejsebureauet ikke er aftalepart i forholdet til passageren, der via rejsebureauet som agent har indgået en kontrakt direkte med luftfartsselskabet. Reglen om passagerers ret til kompensation i tilfælde, hvor det selskab, der skal transportere de pågældende, kommer på Fællesskabets liste, samt pligten til at informere passagerer om ændring af flyselskab, bør efter foreningens mening kun gælde i relation til aftalepartnere, hvorfor rejsebureauer bør undtages fra forordningen.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og andre konsekvenser**

Forslaget skønnes ikke at ville have sådanne konsekvenser.

#### **5. Nærhedsprincippet**

I sit forklarende memorandum nævner Kommissionen ikke direkte spørgsmålet om overholdelse af nærhedsprincippet.

Den gør opmærksom på, at det er nødvendigt at forhindre, at der gennemføres et antal nationale regler vedrørende information til passagererne om identiteten af det transporterende luftfartsselskab. Hertil kommer spørgsmålet om offentliggørelse og udveksling af information mellem medlemsstaterne om "sortlistede" luftfartsselskaber.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt. Flytrafikken er i vid udstrækning international, og en sikring af effektiv information til passagererne om flyselskaberne vil derfor bedst kunne foretages på fællesskabsniveau. Endvidere vurderes det, at en offentliggørelse og udveksling af informationer mellem medlemsstaterne bedst vil kunne foretages på fællesskabsniveau. Endelig vurderes det at være af væsentlig betydning for at sikre ensartet behandling af luftfartsselskaber, at der vedtages fælles kriterier for udstedelse af operationsforbud eller restriktioner.

#### **6. Dansk holdning**

Den danske regering er generelt positivt indstillet over for forslaget fra Kommissionen, idet man er enig i hovedprincipperne om, at passagererne bør sikres ret til information om det transporterende luftfartsselskab, og at det vil være hensigtsmæssigt at stille krav om udveksling af information om "sortlistede" luftfartsselskaber mellem medlemslandene, samt om udarbejdelse af en fælles liste over selskaber der er "sortlistede" i hele Fællesskabet efter fælles kriterier.

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

Rådet nåede den 20. april 2005 med enstemmighed til en fælles tilgang om forslaget, idet man afventede Parlamentets første læsning. Formandskabet stiler mod, at den endelige tekst skal kunne vedtages efter 1. læsning, hvilket indebærer vedtagelse inden udgangen af 2005. Det skønnes, at der i Rådet vil være tilslutning til Europa-Parlamentets ændringsforslag.

#### **8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.**

Grundnotat om Kommissionens oprindelige forslag er oversendt til Folketingets Europaudvalg d. 18. marts 2005. Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg d. 15. april 2005.