

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

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 1115)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	19. september 2002

Med henblik på møde i Folketingets Europaudvalg den 27. september 2002 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 3.-4. oktober 2002 – vedlægges Trafikministeriets notat om de punkter, der forventes optaget på dagsordenen (transportdelen).

TRAFIKMINISTERIET J.nr. 121-39

september 2002

-
-
-
-
-

Aktuelt notat:

Transportdelen:

Dagsordenspunkt 1: Forslag vedrørende gennemførelsen af et Fælles Europæisk Luftrum KOM(2001) 123, KOM(2001) 564. *

Dagsordenspunkt 2: Forslag til forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne, KOM(2001) 335 *

Dagsordenspunkt 3: Forslag til forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, KOM(2001) 784 endelig *

Dagsordenspunkt 4 a): Spørgsmål om forsikringer i luftfartssektoren efter den 11. september 2001. *

Dagsordenspunkt 4 b): Forslag til forordninger om forsikringer inden for civil luftfart. *

Dagsordenspunkt 5): Forslag til EU's anden jernbanepakke, KOM(2002) 18 og 21-25. *

Dagsordenspunkt 6 a): Generelle spørgsmål i forbindelse med transit gennem Alperne. *

Dagsordenspunkt 6 b): Forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807 final. *

Dagsordenspunkt 6 c): Forslag til forordning om ændring af protokol nr. 9 i tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige vedrørende økopointsystemet for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2000) 862. *

Dagsordenspunkt 7: Forslag til forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM(2002)54 endelig ("Marco Polo programmet") *

Dagsordenspunkt 8: forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om revision af beslutning 1692/96 angående udvikling af fælleseuropæiske retningslinier for de transeuropæiske transportnet (TEN-T) KOM(2001)544 *

Dagsordenspunkt 9: Galileo *

Dagsordenspunkt 1: Forslag vedrørende gennemførelsen af et Fælles Europæisk Luftrum KOM(2001) 123, KOM(2001) 564.

Revideret notat.

1. Baggrund og indhold.

Forslagene vedrørende gennemførelsen af et fælles europæisk luftrum består af en rammeforordning og tre tekniske forordninger. Forslagene er fremsat af Kommissionen den 12. oktober 2001 under henvisning til Traktatens art. 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251, fælles beslutningstagen med Parlamentet.

a) Forslag til forordning vedrørende rammen for etablering af et fælles europæisk luftrum.

Der er tale om et forslag til forordning, der skal fastlægge de overordnede rammer og principper for etableringen af det Fælles Europæiske Luftrum.

Ifølge forslaget er det målet, at det Fælles Europæiske Luftrum skal etableres senest ved udgangen af 2004. For at nå dette mål fastsætter forslaget de områder, hvor det er nødvendigt at handle på Fællesskabsplan for at få etableret det Fælles Europæiske Luftrum. Endvidere fastsætter forslaget de principper, der skal bruges i forbindelse med organiseringen og brugen af det Fælles Europæiske Luftrum, herunder inddeling af luftrummet, samt de principper, som flyvekontrol skal indrettes i overensstemmelse med, herunder organisatoriske retningslinier.

Ifølge forordningsforslaget skal forslagene til gennemførelse af det Fælles Europæiske Luftrum ske - fra sag til sag efter en konkret vurdering - efter komitologi-proceduren, fortrinsvis rådgivnings- og forskriftsproceduren, hvorved der sammensættes et udvalg (Single Sky Committee), bestående af 2 repræsentanter fra hvert medlemsland, der skal udarbejde de nærmere regler for etableringen af det Fælles Europæiske Luftrum. <>

Det fremgår, at det er en forudsætning, at Fællesskabet hurtigt tiltræder Eurocontrol (den europæiske organisation for luftfartssikkerhed og planlægning af lufttrafik), for herved bl.a. at kunne trække på Eurocontrol's ekspertise. Kommissionen og Eurocontrol skal kunne assistere og hjælpe hinanden, ligesom det skal undgås at opbygge parallelle systemer i Fællesskabet og Eurocontrol. Dette kræver dog, at Eurocont regulerende funktioner adskilles fra opgaverne som tjenesteyder.

Ifølge forslaget skal militære og civile myndigheder i højere grad samarbejde om udnyttelsen af luftrummet over Europa. I tilfælde hvor luftrummet skal bruges militært skal dette ske på en måde, der sikrer den mest effektive udnyttelse af luftrummet.

Flyvekontrollen skal organiseres således, at der sikres en optimal udnyttelse af luftrummet med en smidig og fleksibel trafikafvikling til følge.

Der skal gennemføres tiltag til at fremme løsninger til en ensartet planlægning og udførelse af europæisk luftfartstjeneste, herunder introduktion af ny teknologi.

Der skal være mulighed for at udstrække et Fælles Europæisk Luftrum til andre lande end medlemslandene, enten gennem Eurocontrol-samarbejdet eller bilaterale aftaler.

Der skal endvidere ske løbende kontrol med de regler, der fastsættes. Kontrollen skal foregå på baggrund af indrapportering fra luftfartstjenesterne om implementeringen af de vedtagne regler.

Efter forordningens ikrafttræden skal der hvert femte år foretages en evaluering af de skridt, der er taget til etableringen af det Fælles Europæiske Luftrum.

b) Forslag til forordning om bestemmelser om luftfartstjenester i et Fælles Europæisk Luftrum

Forslaget har til formål at harmonisere de civile luftfartstjenester, det vil sige lufttrafiktjeneste, telekommunikationstjeneste, flyvevejrtjeneste, eftersøgnings- og redningstjeneste samt luftfartsinformationstjeneste, for at sikre, at efterspørgslen fra brugerne imødekommes på en sikker og effektiv måde. I forslagets bilag 1 er anført de typer af luftfartstjenester, der er omfattet af forslaget.

Ifølge forslaget skal der i medlemsstaterne være en national tilsynsmyndighed, der skal sikre overholdelsen af forordningen. Myndigheden skal være uafhængig af de myndigheder, der har ansvaret for styringen og udøvelsen af luftfartstjenesterne.

Tilsynsmyndigheden kan i forbindelse med tilsyn og inspektioner lade sig bistå af godkendte organisationer. Organisationerne skal leve op til de krav, som nærmere er specificeret i forslagets bilag 2.

Bilagene til forslaget skal revideres efter komitologi-forskrifts-proceduren med henblik på en tilpasning til de teknologiske fremskridt.

Forordningen forudsætter, at Kommissionen fremlægger forslag til rådsretsakt vedrørende flyvelederes uddannelse og mobilitet, med henblik på bedre at kunne imødegå Fællesskabets behov desangående.

Ifølge forslaget skal medlemslandene udstede og overvåge autorisationen af luftfartstjenesterne. Autorisation kan meddeles separat for hver enkelt type luftfartstjeneste omfattet af forslaget.

Autorisation skal gensidigt anerkendes i medlemslandene i overensstemmelse med forordningens bestemmelser.

Ifølge forslaget skal udbydere af lufttrafiktjeneste ejes direkte eller indirekte af medlemsstaterne eller personer hjemmehørende i medlemsstaterne.

Lufttrafiktjeneste skal designeres efter et system, der tillader udbyderen at operere på en "exclusive basis" indenfor nærmere specificerede "airspace blocks". Medlemslandene kan designere enhver udbyder, der har en gyldig autorisation indenfor Fællesskabet.

En udbyder af luftfartstjenester, som på tidspunktet for forordningens ikrafttræden udfører en lufttrafiktjeneste indenfor specifikke "airspace blocks", skal fortsat kunne udøve denne tjeneste i en periode på op til 3 år.

Ifølge forslaget skal udbyderne af luftfartstjenester tage de nødvendige skridt til at indgå aftaler med de militære myndigheder. Aftalerne skal være i overensstemmelse med forordningen. Hvis medlemsstaterne organiserer civile og militære luftfartstjenester separat, skal der gives meddelelse til Kommissionen om organiseringen heraf.

Der skal foretages revision af tjenesternes regnskaber efter fastsatte retningslinier. Hvor der udføres flere typer af ydelser, skal der udarbejdes separate regnskaber for hver ydelse.

Der skal oprettes et system til opkrævning af gebyrer, der skal være i overensstemmelse med Chicago-konventionens artikel 15. Gebyrerne skal pålægges efter regler, der sikrer et retfærdigt og gennemsigtigt opkrævningssystem. Kommissionen skal med hjælp fra medlemsstaterne kontrollere opkrævningen af gebyrer.

Der skal ske indberetning af informationer med henblik på generelt at forbedre luftfartstjenesternes arbejde og arbejdsvilkår. Herunder skal der ske tiltag med henblik på at indpasse ny teknologi.

Endelig indeholder forslaget bestemmelser om fortrolighed, hvorefter nationale tilsynsmyndigheder er forpligtede til ikke at videregive oplysninger vedrørende forretningshemmeligheder.

c) Forslag til forordning om organisering og brug af luftrummet i et Fælles Europæisk Luftrum

Det foreslås, at der etableres en fælles europæisk FIR (Flight Information Region), kaldet EUIR (European Upper Flight Information Region), i det øvre luftrum, der styres efter fælles regler. Dette skal ske gennem harmonisering af luftrumskategorier, fælles styring og organisering af sektorinddelinger, fastsættelse af regler for luftfartsregulering, samt integration af kapacitet i lufthavne.

Det nedre luftrum skal organiseres under hensyntagen til det øvre luftrum, samt miljøet i og omkring lufthavne.

Det civile og militære samarbejde skal forbedres. Dette skal ske i overensstemmelse med Eurocontrol's bestemmelser om fleksibel udnyttelse af luftrummet. De nærmere kriterier herfor skal fastlægges efter komitologi-forskrifts-proceduren.

Endelig skal der ifølge forslaget etableres regler for lufttrafikregulering, baseret på effektivitet og gennemsigtighed.

d) Forslag til forordning om interoperabilitet for så vidt angår et europæisk lufttrafikstyringsnetværk

Med henblik på etableringen af et Fælles Europæisk Luftrum skal der fastsættes regler og krav til udstyr, systemer og relaterede procedurer for så vidt angår lufttrafikstyring. Lufttrafikstyringsnetværket er inddelt i 7 kategorier, der er nærmere beskrevet i forslagets bilag 1.

Forordningen fastlægger rammerne, der skal sikre interoperabilitet mellem medlemsstaternes systemer, lufttrafikstyring samt indførelse og udvikling af ny teknologi.

Der skal indføres obligatoriske krav og retningslinier for alle aktører i udviklingen, brugen og produktionen af lufttrafikstyringssystemer.

De generelle krav vedrørende gnidningsløs lufttrafikstyring, støtte til nye koncepter, sikkerhed, integration af civil og militær styring, miljøbegrænsninger og systemkonstruktionsprincipper, findes i bilag 2, del A.

De specifikke krav vedrørende udstyr og procedurer, der anvendes i luftrumsstyring, lufttrafikregulering, flyvelederkontrol, kommunikationsudstyr og -procedurer (jord til jord, luft til jord, luft til luft), navigationsudstyr og -procedurer, overvågningsudstyr og -procedurer, samt udstyr og procedurer vedrørende aeronautiske og meteorologiske informationer, findes i forslagets bilag 2, del B.

Fra den 1. januar 2003 finder kravene i bilag 2 anvendelse for alle systemer og bestanddele, der tages i brug, fornyes eller forbedres. Fra den 1. januar 2009 skal alle systemer og bestanddele opfylde kravene i bilag 2.

Ifølge forordningen skal Eurocontrol inddrages i norm-processen, idet Eurocontrol besidder den fornødne ekspertise. Endvidere skal også Eurocae (European Organisation for Civil Aviation Equipment) medvirke til at udforme de tekniske standarder, der skal implementeres i Fællesskabet.

For at introducere, forny eller forbedre systemer, der er en del af Fællesskabets lufttrafikstyringssystemer, skal der indhentes en EC-godkendelse, der beviser at systemet opfylder de vedtagne krav. Godkendelse skal ske i overensstemmelse med de i bilag 3 og 4 angivne betingelser.

Nationale kontrolmyndigheder skal tage skridt til at forbyde eller tilbagekalde systemer, der ikke opfylder kravene fastsat i medfør af forordningen. Kommissionen skal efterfølgende orienteres herom.

En senere revision af bilagene skal ske efter komitologi-forskrifts-proceduren.

2. Europa-parlamentets første behandling.

Europa-parlamentet har gennemført den første læsning af forslagene, og har afgivet rapport den 3. september 2002.

Europa Parlamentet har en række forslag til omformuleringer af forslagene, men erklærer sig enige i målet med at etablere et Fælles Europæisk Luftrum.

Blandt Europa Parlamentets ændringsforslag, skal især fremhæves forslag til

1. at tydeliggøre, at forslagene også skal medvirke til at sikre det højest mulige sikkerhedsniveau i forbindelse med afvikling af lufttrafikken,
2. at tydeliggøre Eurocontrols rolle. Parlamentet lægger meget stor vægt på at eksisterende Eurocontrol systemer og organer udnyttes af Fællesskabet for at undgå dobbeltarbejde – i den forbindelse opfordrer Europa Parlamentet til at Fællesskabet snarest muligt bliver medlem af Eurocontrol,
3. at oprette et såkaldt rådgivende organ for luftfarten, der skal bestå af luftfartens interessenter, og der har som opgave at rådgive Kommissionen og Single Sky Udvalget om de tekniske aspekter ved oprettelsen af det Fælles Europæiske Luftrum,
4. at Single Sky udvalget bliver et forskriftsprocedureudvalg, samt at det i forordningsteksten direkte fremgår, at medlemslandene både skal tilgodese civile og militære interesser, samt at Eurocontrol skal have observatørstatus i udvalget.

3. Gældende dansk ret

I medfør af Danmarks medlemskab af ICAO og Eurocontrol lever Danmark op til en række internationalt fastsatte standarder. Disse er gennemført (i form af Bestemmelser for Civil Luftfart, BL'er) med hjemmel i luftfartsloven, herunder § 54 om anordning af en flyvesikringstjeneste og §§ 71 og 148 om opkrævning af afgifter for benyttelsen af lufthavne og andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste.

4. Høring.

Forslagene har været i høring hos AOPA Danmark, Billund Lufthavn, Cimber Air A/S, Dansam, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Københavns Lufthavne A/S, Maersk Air, Muk Air, Premiair A/S, SAS, Star Air A/S, Sterling European Airlines A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S og Aalborg Lufthavn.

Erhvervenes Transportudvalg har meddelt, at man ikke har bemærkninger til forslaget, men bemærker dog, at skabelsen af et Fælles Europæisk Luftrum er en forudsætning for at øge kapaciteten i luftrummet og bevare et højt sikkerhedsniveau.

SAS peger indledningsvis på, at man fuldt ud støtter processen omkring skabelsen af et Fælles Europæisk Luftrum.

SAS anfører, at Skandinavien kan fungere som eksempel på, at det kan lade sig gøre, at flere nationalstater samarbejder om udnyttelsen af luftrummet.

SAS har endvidere meddelt, at det har endnu ikke været muligt at gennemgå forslaget i enkeltheder, men man peger på enkelte punkter i forslagene.

Det er afgørende, at der sker en adskillelse af rollerne som tilsynsmyndighed og tjenesteyder.

I forbindelse med skabelsen af et Fælles Europæisk Luftrum er det nødvendigt med et nært samarbejde mellem myndigheder, tjenesteydere og luftfartsselskaber.

SAS anfører videre, at det er nødvendigt, at Eurocontrol's prissystem moderniseres.

5. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslagene finder direkte anvendelse og har derfor ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Der skønnes ikke umiddelbart at være nogen statsfinansielle konsekvenser.

Med forslagene tilsigtes en bedre udnyttelse af luftrummet, hvilket forventes at have en positiv samfundsøkonomisk effekt, herunder i form af en forbedring af kapacitetssituationen i det europæiske luftrum samt af miljøforholdene, der dog ikke nærmere kan kvantificeres.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at det for at sikre en effektiv og sikker lufttransport er påkrævet at handle på fællesskabsplan, idet medlemsstaterne ikke alene vil kunne nå frem til resultatet. Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat 5. november 2001 vedrørende rammeforordningen KOM(2001) 123 og supplerende grundnotat af 10. december 2001. Udvalget har videre modtaget grundnotat vedrørende de tre tekniske forslag, KOM(2001)564, den 19. november 2001 samt supplerende grundnotat den 10. december 2001.

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002 og den 14. juni 2002 til orientering.

Dagsordenspunkt 2: Forslag til forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne, KOM(2001) 335

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 22. juni 2001. Det er fremsat under henvisning navnlig til Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Formålet med den gældende forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne er at sikre, at tildelingen af "slots" i de overbelastede lufthavne baseres på neutrale og gennemsigtige regler uden forskelsbehandling. Det er forudsat i forordningen, at Rådet skal træffe afgørelse om revision af forordningen på forslag af Kommissionen.

I 1995 offentliggjorde Kommissionen en konsulentrapport, som analyserede anvendelsen af slotsforordningen og indeholdt forslag til ændringer heraf. Rapporten og et diskussionspapir udarbejdet af Kommissionen dannede grundlag for to ekspertmøder med myndigheder og branchen. Kommissionen fandt det herved godtgjort, at der var behov for væsentlige ændringer, hvilket en yderligere konsulentrapport fra maj 2000 også pegede på.

Efter endnu et møde med myndigheder og branchen udsendte Kommissionen i oktober 2000 et diskussionspapir og et spørgeskema til medlemslandene. Samtidig orienterede Transportkommissæren om det pågående arbejde med at revidere forordningen på et Rådsmøde den 2. oktober 2000.

Formålet med forordningsforslaget er at tilpasse og tydeliggøre slotsforordningen med henblik på en mere fleksibel udnyttelse af den begrænsede kapacitet, der er til rådighed i overbelastede lufthavne.

Kommissionen anfører, at et grundlæggende problem i det nuværende system har været at finde den rigtige balance mellem nytilkomne luftfartsselskabers og "eksisterende" luftfartsselskabers interesser.

Navnlig for overbelastede lufthavne har de nuværende regler, som i vidt omfang er baseret på hævdvundne rettigheder, de såkaldte "grandfather rights", vist sig ikke at være tilstrækkeligt fleksible til at sikre en effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten. Ifølge Kommissionen er de nuværende regler hverken gavnlige for mobiliteten eller konkurrencen.

I praksis sker den indledende fordeling af slots ved globale konferencer mellem selskaber og lufthavne, og fordelingen er i vid udstrækning baseret på et system, som luftfartsselskaberne har udviklet via IATA (International Air Transport Association).

Kommissionen ønsker med forslaget at lette markedsadgangen, undgå konkurrenceforvridning og klarificere den juridiske status af slots samt at sikre gennemsigtighed, neutralitet og ikke-forskelsbehandling.

Kommissionen påpeger i den forbindelse vigtigheden af lufthavnskoordinatorens uafhængighed.

Med forslaget tydeliggøres forordningens anvendelsesområde, og en række nye definitioner samt ændringer i eksisterende definitioner kommer til. Desuden præciseres bl.a. mulighederne for overførsel og bytning af slots, herunder for luftfartsselskaber, der har indgået samarbejdsaftaler.

Endvidere får lufthavnskoordinatoren mere kompetence, herunder mulighed for at inddrage tildelte slots ved misbrug. Samtidig skal medlemslandene sørge for, at klager over koordinatorens afgørelser til koordineringsudvalget - som ikke forliges indenfor 3 måneder - skal kunne indbringes for domstolene eller anden uafhængig instans.

Endelig pålægger forslaget medlemslandene at indføre et bødesystem og/eller "periodiske straffebetalinger" for gentaget og forsætligt misbrug af tildelte slots.

Kommissionen stiller eksplicit ikke forslag om fordelingsmekanismer baseret på handel med slots eller på miljømæssige forhold. Kommissionen anfører, at den vil gennemføre et studie herom og derefter eventuelt foreslå yderligere ændringer af slotsforordningen.

Kommissionen anfører desuden, at den vil udarbejde et dokument om optimering af den eksisterende lufthavnsinfrastruktur og om muligheden for udvidelser heraf.

Forslaget indeholder en komitéprocedure, idet Kommissionen - ved afgørelse af, om en eller flere medlemsstater skal tage forholdsregler over for et luftfartsselskab fra et tredjeland, som ved fordeling af slots ikke giver EU-luftfartsselskaber behandling på basis af reciprocitet (forslagets artikel 12) - skal assisteres af et forskriftsudvalg.

2. Gældende dansk ret

Rådets forordning (EØF) Nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos følgende virksomheder og organisationer:

Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn, Dansam, Airport Coordination Denmark, Cimber Air, Maersk Air, Muk Air, Newair, Premiair, SAS, Sun-Air of Scandinavia og Sterling European Airlines.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Københavns Lufthavne A/S (KLH) kan tilslutte sig, at handel med slots ikke er tilladt i henhold til forslaget, og finder, at en sådan handel eventuelt først bør tillades, når det er fastlagt, hvem der "ejer" en slot, samt hvordan pengene, der betales i sådanne handler, skal fordeles og anvendes.

I pkt. 12 i "Explanatory Memorandum" forklarer Kommissionen, at tildelingen af slots bør opfattes som tildeling af "public goods". Hertil bemærker KLH, at det giver anledning til forskellig fortolkning i medlemslandene, og at det er KLH's opfattelse, at skal et ejerskab defineres, må det være lufthavnen, der "ejer" en slot, idet en slot i princippet er en tilladelse til at anvende en lufthavns banesystem og øvrige infrastrukturer. Af samme grund er KLH af den opfattelse, at en slot snarere bør defineres som en "koncession" og ikke som i forslaget en "entitlement".

Det er endvidere KLH's opfattelse, at hverken den hidtidige eller den foreslåede definition af "new entrant" er til gavn for passagererne. I stedet bør definitionen erstattes af en mere effektiv konkurrenceregulering, som kan sikre den bedste udnyttelse af kapaciteten.

KLH finder det uheldigt, såfremt det vil være muligt for "business aviation"-operationer at kunne opnå en serie af slots, idet man herved risikerer at mindske en effektiv brug af kapaciteten i en lufthavn.

KLH finder det overdrevet, hvis lufthavnene skal foretage en "capacity analysis" hvert tredje år som forudsat i forslagens art. 3, stk. 3, og foreslår i stedet, at lufthavnene skal "opdatere den udmeldte kapacitet hvert tredje år".

Herudover foreslår KLH, at det i art. 6, stk. 1, skal være "the airport managing body", der to gange årligt skal bestemme parametrene for tildelingen af slots, og ikke som i forslaget "the responsible member state". I stk. 3 foreslås "number of slots" erstattet af "available capacity".

Efter KLH's opfattelse vil art. 10, stk. 5, indebære en forringelse af kapaciteten og følgende ændring foreslås derfor: "new entrants shall have a priority over 50 % of these slots unless requests by new entrants are less than 50 %".

Endelig bemærker KLH, at man med tilfredshed hilser forslaget i art. 14 om bødesystem og straf velkomment.

Airport Coordination Denmark (ACD) udtrykker generelt stor overraskelse over, hvorledes man ønsker at gøre de uafhængige koordinationselskaber til små politilignende enheder, som på mange måder skal kontrollere luftfartsindustrien. ACD mener, at forslaget indeholder nogle helt urealistiske administrative krav, som vil medføre en enorm stigning i arbejdsbyrden, og de mange nye kontrolopgaver skønnes at medføre stigninger i medarbejderstaben på over 100 %. ACD stiller sig tvivlende overfor, om luftfartsindustrien er villig til at dække disse ekstraomkostninger for blot at få et mere stift og usmidigt system. Koordinationselskabernes primære opgave bør ifølge ACD fortsat være en retfærdig tildeling af slots, og det er vigtigt at hindre, at en relativ simpel opgave ikke bliver gjort til en næsten umulig teoretisk opgave.

Vedrørende forslaget i art. 4, stk. 6 om, at koordinatoren skal føre kontrol med selskabernes tidsplaner, anfører ACD, at der ikke er grundlag for at foretage en endeløs monitorering for blot at tilfredsstille papirtyranniet. Monitorering skal udføres i det omfang, som er nødvendigt på den pågældende lufthavn.

I art. 4, stk. 6, er det endvidere foreslået, at koordinatoren skal rapportere en gang årligt til Kommissionen bl.a. vedrørende anvendelsen af reglerne om tildeling af slots, slotpuljen, håndhævelse og klager til koordineringsudvalget. Hertil bemærker ACD, at det er et tidskrævende arbejde skudt langt over målet, og hvis Kommissionen ønsker en sådan rapportering, bør det ske ved brugerbetaling.

Ifølge art. 4, stk. 7, skal koordinatoren kryds-checke deres databaser med henblik på at opdage uregelmæssigheder i tidsplanerne. Dette vil ifølge ACD være umuligt at udføre på tilfredsstillende vis, idet der er mange ukendte faktorer, som ingen koordinatør har mulighed for at have kendskab til, f.eks. flyets egenhastighed, indlagt ekstra tid til de-icing i vintermånederne m.m.

Forslagets art. 4, stk. 8 (tidl. 7) indebærer, at koordinatoren skal stille information til rådighed uden betaling, hvortil ACD bemærker, at ydelser af den nævnte karakter kun bør udleveres mod brugerbetaling, bortset fra det enkelte selskabs indhentelse af egne oplysninger.

Vedrørende en oversigt over ledige slots i forslagets art. 10, stk. 1, bemærker ACD, at en samlet oversigt vil blive meget diffus.

Endelig udtaler ACD vedrørende art. 10, stk. 2, at en operatør i den virkelige verden ikke vil kunne dokumentere overholdelsen af 80%- regelen, og at fratagelsen af en historisk slot er en alvorlig sag, hvor den enkelte koordinator skal være utrolig påpasselig, da der kan være utrolig mange faktorer, der kan spille ind omkring manglende overholdelse af slots, f.eks. busstrejke.

SAS henviser i sit høringssvar til Association of European Airlines' (AEA's) detaljerede brev af 27. juli 2001 til luftfartsmyndighederne i medlemslandene, som SAS har deltaget aktivt i udarbejdelsen af. SAS fremhæver herfra de afsnit i forslaget, som man har særlige problemer med.

For det første finder man, at det foreliggende forslag går langt videre end ændringer af "teknisk" karakter, og man finder, at forslaget går alt for langt alt for tidligt og uden en tilbundsgående analyse. SAS finder derfor, at de punkter i forslaget, som relaterer sig til en grundlæggende markedsadgang, bør udgå og først tages i betragtning i forbindelse med Kommissionens videre arbejde.

SAS er endvidere af den opfattelse, at forslaget pålægger koordinatoren en masse besværlige opgaver og indebærer unødvendig administration og omkostninger. Der henvises herved navnlig til forslaget i art. 4, stk. 6, hvorefter koordinatoren skal føre kontrol med selskabernes tidsplaner, og art. 4, stk. 7, hvorefter koordinatoren skal kryds-checke databaser.

Herudover finder SAS, at art. 8, stk. 6, hvorefter alternative transportformer indgår som et kriterium for tildeling af slots, er umulig at håndtere i praksis.

Endelig mener SAS, at koordinatoren vil få svært ved at håndtere bedømmelsen af selskabernes ejerforhold og samarbejdsformer i relation til reglerne om "slot-mobilitet" i art. 8a og "new entrant" i art. 2(b).

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget finder direkte anvendelse, men i henhold til forslaget skal det enkelte medlemsland indføre et bødesystem og/eller "periodiske straffebetalinger" for visse former for misbrug af tildelte slots.

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

5. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen omtaler ikke principperne i sit forslag.

Fællesskabet har tidligere vedtaget forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne. Forslaget vedrører en ændring af denne forordning.

Regeringen finder, at en ændring af disse regler nødvendigvis må finde sted på fællesskabsplan.

6. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Europaudvalget har tidligere fået fremsendt grundnotat af 11. juli 2001 samt supplerende grundnotat af 19. november 2001. Sagen blev forelagt Europaudvalget den 22. marts 2002 til orientering.

Dagsordenspunkt 3: Forslag til forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, KOM(2001) 784 endelig

Genoptrykt notat

• Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 27. december 2001. Det er fremsat under henvisning navnlig til Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Kommissionen henviser til, at liberaliseringen af lufttransporten har givet passagererne mange fordele, men at boardingafvisning, aflysning af fly og lange forsinkelser er store problemer.

Fællesskabet vedtog i 1991 forordning (EØF) nr. 295/91 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises i en EU-lufthavn på grund af overbookning, og denne forordning er fortsat gældende. I 1998 foreslog Kommissionen en ændring af forordningen, men på grund af uenighed vedr. anvendelsen for Gibraltar vedtog Rådet ikke forslaget. Det nu foreliggende forslag er en udvidelse af det tidligere ændringsforslag.

Kommissionen mener, at de gældende bestemmelser ikke beskytter passagererne tilstrækkeligt. De får ikke luftfartsselskaberne til at afstå fra overdreven brug af afvisning eller aflysning, og de skaber ingen rettigheder for passagerer, der lider under lange forsinkelser.

Afvisning af passagerer kan dog ikke helt undgås, dels pga. driftsmæssige årsager, dels pga. overbookning, dvs. flyselskabernes bevidste accept af reservationer til flere sæder, end der er til rådighed i flyet, i bevidstheden om, at et antal passagerer med bekræftet reservation alligevel ikke møder op. Hvis operatører ikke kan overbooke, vil billetpriserne blive hævet, hvilket ikke vil være til nogens fordel.

Der er dog ifølge Kommissionen ikke tilstrækkelig tilskyndelse til operatørerne om at være mere omhyggelige. De største EU-luftfartsselskaber menes i 1999 at have afvist i alt 250.000 passagerer ved ruteflyvning, svarende til 1,1 passager pr. 1.000.

Kommissionen foreslår derfor en fremgangsmåde, hvorefter en operatør i forbindelse med afvisning i modsætning til nu skal være forpligtet til at opfordre passagerer til frivilligt at afgive deres pladser mod en form for kompensation, som skal forhandles på stedet, hvorved kompensationen vil afspejle den værdi, den enkelte passager tillægger ulejligheden.

Kun hvis der ikke er et tilstrækkeligt antal frivillige, skal det være tilladt at afvise passagerer. Disse skal kompenseres med et fast beløb, som skal være stort nok til dels at godtgøre ulejligheden, dels at afskrække operatørerne fra at overbooke i for stort omfang. Kommissionen foreslår et beløb på 750 € (ca. 5.500 kr.) for flyvninger på under 3.500 km og 1.500 € (ca. 11.000 kr.) for længere flyvninger. (Kompensationen kan i visse tilfælde halveres, og den kan efter aftale udbetales i rejsekuponer el. lign). Disse beløb er betydeligt højere end i den gældende forordning. Kommissionen påpeger dog, at afvisning af passagerer skal være noget, der kun forekommer undtagelsesvis.

Ved afvisning af en passager får denne desuden valget mellem enten refusion af billetens pris samt evt. gratis hjemrejse, eller omlægning af rejsen så hurtigt som muligt, eller omlægning af rejsen på et senere tidspunkt efter eget valg. Frivillige får samme rettigheder. Afviste passagerer skal desuden have bistand i form af måltider og evt. hotel.

Forslaget udvider bestemmelserne om økonomisk kompensation, refusion eller omlægning af rejsen samt bistand til også at gælde i tilfælde af operatørens aflysning af fly, bortset fra aflysninger, som bevisligt ligger uden for dennes ansvar. De passagerer til et aflyst fly, som operatøren ikke kan komme overens med om refusion eller omlægning af rejsen, skal således tilbydes tilsvarende kompensation som afviste passagerer.

Hvad angår lange forsinkelser (to, henholdsvis fire timer, alt efter turens længde), er disse ofte forårsaget af forhold uden for operatørens ansvar. Kommissionen mener ikke, at operatøren under de nuværende forhold skal være forpligtet til at give kompensation til forsinkede passagerer. Disse skal dog tilbydes samme bistand til rejseomlægning som afviste passagerer, hvorimod forplejningen af passagerer ved lange forsinkelser overlades til operatørens skøn.

Ligesom i den gældende forordning vil bestemmelserne ikke indskrænke en passagers ret til at søge yderligere kompensation ved domstolene.

Den gældende forordning omfatter kun ruteflyvning, men ifølge forslaget skal bestemmelserne ligeledes gælde for charterflyvning. Der sker desuden en udvidelse, så bestemmelserne også skal gælde for afrejse med et EU-luftfartsselskab fra et tredjeland, medmindre passageren nyder godt af tilsvarende bestemmelser i tredjelandet.

Medlemsstaterne skal ifølge forslaget som noget nyt fastsætte bestemmelserne om de sanktioner, der skal gælde for overtrædelse af forordningen. De skal desuden udpege et organ i medlemsstaten, der skal have ansvaret for håndhævelse af forordningen.

Kommissionen skal senest 1. januar 2008 aflægge rapport om erfaringerne med forordningen.

2. Gældende dansk ret

Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning.

3. Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring hos følgende organisationer og virksomheder:

AOPA Danmark, Danmarks Rejsebureau Forening, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervenes Transportudvalg, Forbrugerrådet, De Samvirkende Invalideorganisationer, Dansam, Cimber Air A/S, Danish Air Transport, Premiair A/S, SAS, Maersk Air A/S, Sterling European Kommanditaktieselskab, Sun-Air of Scandinavia A/S, Aalborg Lufthavn, Billund Lufthavn, Københavns Lufthavne A/S.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) mener, at forordningsforslaget, idet det også omfatter charterflyvning og rejsearrangører, på en forstyrrende og urimelig måde griber ind i de regler, der gælder i henhold til lov om pakkerejser af 1993 (der implementerer Rådets direktiv om pakkerejser af 1990). DRF finder det vanskeligt at forstå filosofien bag dette. Der bør tages afgørende hensyn til den eksisterende pakkerejselov givning og de strenge krav, der allerede stilles til arrangørerne, idet en yderligere eller anden regulering for disse vil være uhensigtsmæssig, forvirrende og formentlig urimeligt fordyrende.

DRF tager afstand fra de foreslåede kompensationsbeløb, som man karakteriserer som eksorbitante, og som vil virke destruktivt på hele sektorens prissætning. De store kompensationer, som flypassagerer kan forvente, vil være urimeligt favoriserende af disse kunder fremfor passagerer, der vælger andre transportmidler. På den anden side vil prisniveauet for flyrejser (såvel flybilletter som flypakkerejser) stige meget mere end for andre rejser. De foreslåede kompensationsbeløb står ikke i rimeligt forhold til billet- eller rejseprisen eller til det reelle tab, kunden lider. Kompensationen, der udløses ved bare to timers forsinkelse ved aflysninger, forekommer således ifølge DRF mere at være en straffeekspedition mod den del af rejsebranchen, der benytter flytransport, end en reel dækning af et tab, som forbrugeren har lidt.

DRF mener, at det vil være nærmest umuligt altid reelt at klarlægge, hvorvidt en aflysning og den dermed forbundne forsinkelse har sin grund i forhold, som operatøren i sidste ende har ansvar for.

En charterarrangør overbooker ifølge DRF næppe sine pakkerejsekunder, og man bør derfor ikke kræve, at sådanne kunder skal omfattes af en ordning med frivillig opgivelse af deres pladser. Dette vil uvægerligt føre til uheldige og urimelige følgevirkninger for arrangørens samlede rejsearrangement og planlægning.

Pakkerejser bør heller ikke omfattes af forordningens krav om individuelle forhandlinger med kunden i forbindelse med aflysninger nogen tid før afgang, da dette er reguleret af pakkerejseloven.

DRF mener, at ændringer i tidstabellerne, der ikke kun har ubetydelig indflydelse på rejsen, skal indgå på samme måde som aflysninger før afrejsen, men eventuelt kan afhjælpes ved hurtigt tilbud om alternativ rejseplan. Forslagets artikel 10 og 11 om henholdsvis aflysninger og forsinkelser bør i øvrigt ikke anvendes ved pakkerejser, da der findes anden regulering heraf.

Man påpeger, at ikke alle forsinkelser er uforskyldte for transportøren, men godt kan skyldes tekniske mangler, som kan lastes flyselskabet. I øvrigt savner DRF en forpligtelse for luftfartsselskabet til at tilbyde kunden en vis assistance, selv om det ikke direkte kan lastes for årsagen til forsinkelser og aflysninger.

DRF mener, at rejsende med mindre børn ikke skal kunne afvises pga. overbooking, jf. forslagets artikel 6.

Foreningen af Rejsearrangører i Danmark påpeger, at for rejser med charterfly og for ruteflybaserede pakkerejser har såvel afvisnings- som aflysningsproblematikken ikke nær samme aktualitet som for individuelle rejser med rutefly. Lovgivningen bør derfor ikke baseres herpå.

Generelt påpeger Foreningen, at rejsearrangørers virke i vidt omfang er reguleret i lov om pakkerejser, som i det store og hele har fungeret tilfredsstillende, og at dette regelsæt snarere end den foreslåede forordning bør regulere branchen.

Man mener specielt ikke, at forslaget artikel 8.1 om ret til bistand ved afvisning og artikel 11 om forsinkelser bør omfatte rejsearrangører. Der er i Rejse-Ankenævnet en relativt fast praksis for kompensation af forsinkelser, som forekommer rimelig og ikke behøver ændres.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) hilser Kommissionens forslag velkommen og ser det som en klar og nødvendig forbedring af luftfartspassagerernes rettigheder. ETU finder den nye fremgangsmåde, hvad angår boardingafvisning, og de tilføjelser, der er lavet i forhold til 1998-forslaget, vigtige.

Tidligere erfaringer har vist, at der kan spekuleres i overbooking eller aflysning af kommercielle årsager. ETU noterer med tilfredshed, at Kommissionen vil fastsætte en kompensationsstørrelse, som ikke vil gøre dette rentabelt, men som dog både vil sikre passagererne en rimelig kompensation og samtidig ikke vil udelukke en driftsmæssig fleksibilitet for luftfartsselskaberne.

Man noterer ligeledes med tilfredshed, at det sælgende luftfartsselskab, i tilfælde af fælles rutenummer, skal træffe alle nødvendige arrangementer for at sikre gennemførelsen af bestemmelserne i forordningen med det transporterende luftfartsselskab, jf. artikel 3.3.

Forbrugerrådet er af den opfattelse, at den gældende forordning fra 1991 længe har trængt til at blive revideret pga. utilfredsstillende størrelse af kompensationen, manglende alternative løsningsmodeller og fravær af regler om kompensation ved aflysning eller lange forsinkelser. Man er enig med Kommissionen i bedømmelsen af, at luftfartsselskaberne alt for let kunne beregne de kommercielle fordele ved at overbooke mod de reelle omkostninger for passagererne, og at reglerne derfor ikke havde tilstrækkelig præventiv virkning. Det er vigtigt at have for øje, at det grundlæggende mål er, at denied boarding skal være undtagelsen og ikke foretages systematisk.

Forbrugerrådet finder, at det er et betydeligt fremskridt, at kompensation for aflysninger og lange forsinkelser nu vil blive dækket, ligesom man hilser det velkommen, at også charterfly bliver omfattet af forordningen.

De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI) finder forslaget artikel 6 vedrørende beskyttelse af handicappede og andre passagerer med særlige behov for at undgå boardingafvisning god, idet man forudsætter, at bestemmelsen omfatter alle handicappede.

DSI ønsker tilføjet en bestemmelse vedrørende sikring af nødvendig personlig assistance samt mulighed for brug af hvileplads og lign. til handicappede passagerer i forbindelse med aflysninger og forsinkelser.

Cimber Air mener, at de fremsatte forslag med hensyn til såvel den økonomiske byrdes omfang i direkte kompensationsbeløb som den indirekte påvirkning i form af generel øgning af driftsomkostningerne slet ikke vil stå mål med hverken problemets karakter eller omfang, hvad angår forholdene på danske ruter. Forslagene vil heller ikke være rimelige i henseende til ligestilling mellem forhold gældende for flyopet ratører, der opererer internationalt via store rutenetværk betjent med store fly, og regionale lokalruter betjent med mindre fly.

Selskabet har i lighed med den europæiske sammenslutning af regionaloperatører tilsluttet sig den frivillige aftale om passagerservicestandarder, der blev vedtaget sidste år, og anser disse for at være dækkende i forhold til behov og praksis på danske ruter.

Cimber Air oplyser, at selskabet som dansk regionaloperatør med mellemstore fly anvender overbooking som kommercielt styringsværktøj med stor varsomhed, og at denne praksis ikke giver anledning til problemer endelige kundekritik. Overbooking er til fordel for såvel operatører som kunder, hvis den styres stramt, hvilket selskabet mener er lykkedes på danske ruter.

Aflysninger af fly af kommercielle årsager ligger ifølge Cimber Air ikke for at anvende som instrument på danske ruter. Hvad angår bistand ved aflysninger og lange forsinkelser skønnes der ikke at være problemer på danske ruter, der kan berettigede meget rigoristiske og omkostningstunge regelsæt. Den gængse praksis er at sikre kunderne ved større uregelmæssigheder, idet der udøves et fleksibelt skøn i forhold til situationen og den enkelte passagers behov.

SAS støtter Kommissionens ambition om at forbedre passagerernes rettigheder i tilfælde af boardingafvisning mv. Men forslaget rammer skævt, bl.a. fordi en række afgørende faktorer – fx hvornår en aflysning er selskabets ansvar – ikke er defineret tilstrækkeligt præcist og derfor giver anledning til fortolkningstvivel. Desuden er de foreslåede kompensationsbeløb så høje, at de underminerer at opfordre til indgåelse af frivillige aftaler mellem selskabet og en afvist passager.

Konsekvenserne vil efter SAS opfattelse være høje ekstraomkostninger for luftfartsselskaberne, højere billetpriser og risiko for mindre fleksibilitet i produktbudet. Selskaberne videreudvikler og forbedrer til stadighed deres systemer til formindskelse af omfanget af boardingafvisninger, og det er allerede med de nuværende regler dyrt for selskaberne at afvise passagerer. Der er med de nuværende billetsystemer et stort antal passagerer, som ikke møder frem til afgang, hvilket af økonomiske grunde tilsiger en vis overbooking.

Man gør opmærksom på, at SAS ligesom flere andre europæiske luftfartsselskaber har underskrevet en frivillig aftale om passagerservice, som blev udarbejdet sidste år i samarbejde med bl.a. Kommissionen. En del af de foreslåede bestemmelser er derfor overflødige. I øvrigt oplyser SAS, at man kun modtager meget få klager fra passagerer, som afvises.

Hvad specielt angår princippet om at finde passagerer, der frivilligt vil afgive deres reservation mod en på stedet forhandlet kompensation, mener SAS, at det vil være urealistisk at finde sådanne passagerer, hvis det garanterede kompensationsniveau sættes så højt som i forslaget. Sammenligningen med USA er ifølge SAS ikke retvisende, idet den garanterede kompensation i USA er meget lavere, end den ifølge Kommissionens forslag skal være i EU.

Hvad angår aflysninger mener SAS ikke, det er realistisk at tro, at de nye regler vil mindske disse, som allerede i dag søges minimeret. Med forslaget tvinges selskaberne ud i bevisbyrdediskussioner om aflysninger, som kan være i en relativt stor gråzone. Man påpeger, at der måske kan være risiko for, at nogle selskaber af økonomiske årsager føler sig tvunget til at være mindre forsigtige i vurderingen af tekniske problemer før en afgang. En utilsigtet konsekvens kan også være, at billettsamarbejde m.m. mellem luftfartsselskaberne begrænses pga. vanskeligheder med vurdering af ansvarsplaceringen ved aflysninger, hvilket vil betyde et mindre fleksibelt produktbud.

For lange forsinkelser påpeger SAS den nævnte frivillige aftale om passagerservice, som bl.a. gør det muligt, at der både tages hensyn til passagererne og til lokale forhold, som kan gøre det vanskeligt for selskaberne i alle tilfælde at leve op til målsætningen. Med det aktuelle forslag kan selskaberne derimod ifølge SAS blive pålagt uforholdsmæssigt tunge byrder i situationer, som selskaberne er helt uden skyld i.

Maersk Air finder forslaget overdrevent og urimeligt. Det vil få en betydelig negativ økonomisk indvirkning på luftfartsindustrien på et tidspunkt, hvor denne allerede lider under et hidtil uset pres på indtjeningen og omkostningerne.

Man finder de foreslåede kompensationsstørrelser meget urimelige og helt ude af proportioner med det store antal billetkategorier/-priser, der sælges i markedet. Da omkostningen til højere kompensation for en passager kun kan imødekommes ved at tage højere priser for de øvrige passagerer, vil forslaget tilgodese en meget lille minoritet på bekostning af den overvældende majoritet. Desuden er det ofte forbrugerne selv, der skaber problemerne, enten ved dobbeltbookings, ved afbestillinger i sidste øjeblik eller ved ikke at møde frem til afgang.

Forslaget er ifølge *Maersk Air* mangelfuldt, idet det ikke tager hensyn til de fundamentale forskelle mellem rutetrafik og chartertrafik. Der er overlapninger med direktivet om pakkerejser.

Der har ifølge *Maersk Air* ikke været nogen forudgående konsultation med luftfartsbranchen om forslaget, hvilket man finder beklageligt. Selskabet mener, at Kommissionen i efteråret har givet luftfartsbranchen tilsagn om, at den efter omstændighederne indtil videre ville suspendere arbejdet med nye lovgivningsinitiativer, der kunne påføre branchen yderligere omkostningsbyrder, og at den ville lade en rimelig tid gå til analysering af effekt af den nye frivillige aftale om passagerserviceservice, som blev forhandlet med bl.a. Kommissionen sidste år. Denne analyse bør ifølge *Maersk Air* gennemføres, før der tages skridt til en stramning af lovgivningen.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget finder direkte anvendelse, men i henhold til forslaget skal det enkelte medlemsland fastlægge bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningen.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Forslaget vil kunne medføre større udgifter og mindre indtægter for luftfartsselskaber og rejsearrangører end i medfør af den gældende forordning, idet Kommissionen anfører, at dette er vanskeligt at forudberegne nøjagtigt.

5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at der er skabt et fælles marked inden for lufttransport, og at operatørerne uden harmonisering af bl.a. bestemmelser om passagerrettigheder må arbejde under forskellige ordninger, hvilket sætter omkostningerne i

vejret, ligesom passagererne vil finde det vanskeligt at kende og insistere på deres rettigheder. Nationale bestemmelser vil således ikke være hensigtsmæssige.

Fællesskabet har tidligere vedtaget lovgivning om overbookning, om erstatningsansvar og om beskyttelse ved pakkerejser. Forslaget udbygger denne serie af bestemmelser, og Kommissionen anfører, at en forordning i denne forbindelse er et bedre redskab end et direktiv.

Regeringen er enig heri.

6. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Europaudvalget har tidligere fået fremsendt grundnotat af 24. januar 2002 samt supplerende grundnotat af 20. februar 2002. Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002 til orientering.

Dagsordenspunkt 4 a): Spørgsmål om forsikringer i luftfartssektoren efter den 11. september 2001.

Nyt notat.

Kommissionen vil informere om status for situationen for luftfartsforsikringer efter den 11. september 2001.

Sagen har sin baggrund i terrorhandlingerne den 11. september 2001, der førte til, at de internationale forsikringsselskaber udnyttede en 7-dages-klausul til at opsigte størstedelen af terrordækningen i luftfartssektorens forsikringsprogrammer. På baggrund af et sæt konklusioner fra ECOFIN og Kommissionen fra det uformelle møde i Liège den 22. september 2001, har de fleste EU-lande siden haft nationale forsikringsgarantiordninger. Disse er notificeret og godkendt af Kommissionen efter retningslinier, som den har opstillet efter forudgående koordination med medlemslandene i en ad-hoc-gruppe om flyforsikringer. Danmark, Sverige og Luxembourg har ophævet deres nationale ordninger, og disse landes luftfartsselskaber tegner derfor forsikringer i markedet.

Luftfartsindustrien forhandler p.t. om sine egne gensidige ordninger. I Europa arbejdes på en ordning kaldet "Eurotime". Ordningen er baseret på, at luftfartsselskaberne danner et gensidigt forsikringsselskab, der midlertidigt genforsikres af det offentlige. Forudsat at der ikke har været alvorlige hændelser, skulle ordningen med tiden opbygge så megen egenkapital, at den vil være økonomisk selv bærende.

Globalt arbejdes i den internationale luftfartsmyndigheds-organisation ICAO på den såkaldte "Globaltime"-ordning. ICAO's medlemslande skal i givet fald garantere ordningen, i princippet i forhold til deres budgetandel. Hvis skader ikke kan dækkes af præmieindtægterne, skal ordningen låne på de internationale finansielle markeder med udgangspunkt i garantien.

På transportrådsmødet den 17. juni 2002 opfordrede Rådet Kommissionen til at præsentere en analyse af begge disse forslag på næste rådsmøde.

På det forestående rådsmøde vil Kommissionen formentlig præsentere en sådan analyse i forbindelse med en redegørelse om status for situationen for luftfartsforsikringer.

Spørgsmålet om flyforsikring har tidligere været forelagt på møde i Statsministeriet den 30. november 2001 og for Europaudvalget forud for ECOFIN-mødet den 5. marts 2002. Udvalget har den 14. marts 2002 fået tilsendt et supplerende notat om, at spørgsmålet også er blevet hastebehandlet på ECOFIN-møde den 14. marts 2002. Spørgsmålet har derefter været forelagt for udvalget den 22. marts 2002 og den 14. juni 2002 til orientering.

Dagsordenspunkt 4 b): Forslag til forordninger om forsikringer inden for civil luftfart.

Nyt notat.

Kommissionen vil præsentere to forslag angående luftfartsforsikringer, hvoraf det ene vedrører minimumskrav og det andet en gensidig forsikring.

Det første er formentlig et forslag om, at medlemslandene skal fastlægge fælles krav til minimumsgrænser for ansvarsforsikring for såvel egne som udenlandske luftfartøjer, der opererer i EU-luftrummet.

Det andet er formentlig et forslag om, at medlemslandene, op til et loft, kollektivt i forhold til EU-budgetnøglen skal dække omkostninger i EU til skader efter terror mod fly, der ligger ud over det forsikringsbare.

Kommissionens konkrete forslag i dette underpunkt er endnu ikke kendt.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 5): Forslag til EU's anden jernbanepakke, KOM(2002) 18 og 21-25.

Revideret notat.

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag til jernbanepakke er modtaget i Rådssekretariatet den 25. januar 2002 og består af en meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet, Mod et integreret europæisk jernbanesystem, og følgende 5 forslag:

1. Forslag til direktiv om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (KOM(2002) 21).
2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det europæiske jernbanesystem (KOM(2002) 22).
3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (KOM(2002) 23).
4. Henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om vilkårene for Fællesskabets tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980 som ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999 (KOM(2002) 24).
5. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (KOM(2002) 25).

1.1. Forslag til direktiv om jernbanesikkerhed m.v. (KOM (2002) 21)

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, særligt artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Forslaget har til formål at forbedre jernbanesikkerheden i EU. Det søges bl.a. opnået gennem:

1. En harmonisering af indholdet af sikkerhedsforskrifter - herunder opstilling af fælles sikkerhedsmål og -metoder - og opstilling af fælles regler for sikkerhedsledelse og **fastlæggelse af aktørernes respektive ansvar.**
- Et bidrag til fjernelse af de resterende hindringer for en yderligere åbning af markedet gennem reviderede regler for sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder.
 - Sikring af gennemsigtighed og adgang til information om sikkerhed gennem opstilling af klare rettigheder og pligter mellem aktørerne om information og sagsbehandling.
 - Fastlæggelse og regler for undersøgelse af alvorlige ulykker og hændelser indenfor nye fastlagte ensartede organisatoriske rammer.

Forslaget er indebærer en gradvis harmonisering af sikkerhedsområdet og supplerer de gældende regler for et integreret europæisk jernbanesystem.

1.2. Forslag til direktiv om interoperabilitet (KOM(2002) 22)

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Formålet med forslaget er at foretage en harmonisering af interoperabilitetsdirektivet for højhastighedstog og direktivet vedrørende interoperabilitet for konventionelle baner. Således er der foreslået en række ændringer for at opnå denne harmonisering.

De foreslåede ændringer af højhastighedsdirektivet er blandt andet:

1. At omlægnings- og fornyelsesarbejder omfattes af kravene om interoperabilitet i lighed med nyanlæg, som allerede er omfattet.
2. Der indsættes et nyt stykke i artikel 1 for at tage hensyn til erfaringerne fra udviklingen af TSP'erne på højhastighedsområdet for så vidt angår sammenhængen mellem på den ene side de væsentlige krav i direktivet og TSP'erne og på den anden side de europæiske standarder eller dele af standarder, der nødvendigvis må gøres obligatoriske for at opfylde direktivets formål og de harmoniserede standarder, der udvikles efter den nye metode for teknisk harmonisering.
3. Der lægges vægt på at der tages hensyn til brugernes og arbejdsmarkedets parterers mening om TSI-udkastene.
4. Der er indsat en bestemmelse, hvorefter medlemsstaterne skal give alt rullende materiel i brug en identifikationskode. Det registreres derefter i et nationalt register. De nationale registre skal kunne konsulteres af alle medlemsstaterne og af visse økonomiske aktører i EU. De skal være konsistente med hensyn til dataenes format. Der skal derfor fastsættes fælles, funktionelle og tekniske specifikationer for disse registre.
5. En fuldstændig åbning af jernbanenettet for internationale godstjenester som i henhold til direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om udvikling af Fællesskabets jernbaner skal være gennemført i 2008 forudsætter, at der er interoperabilitet på hele nettet.

De foreslåede ændringer af interoperabilitetsdirektivet for konventionelle strækninger indeholder blandt andet:

1. Visse definitioner i direktivet for konventionelle tog skal relaterer sig til det seneste arbejde med henblik på vedtagelse af TSP'er på højhastighedsområdet. Det er vigtigt, at samme begreb defineres identisk på de to områder (højhastighedstog og konventionelle tog).
2. Det skal være det foreslåede europæiske jernbaneagentur, der skal have til opgave i givet fald at udvikle nye TSP'er og revidere allerede vedtagne TSP'er, jf. Kommissionens forslag herom (KOM(2002)23).

1.3. Forslag til forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (KOM(2002) 23)

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Formålet med forslaget er at oprette et europæisk jernbaneagentur for sikkerhed og interoperabilitet. Ifølge forslaget vil agenturet have en bestyrelse, der udpeges af Kommissionen og Rådet, mens den daglige ledelse varetages af en administrerende direktør. Agenturet vil skulle have ca. 100 ansatte. Agenturets budget forventes at være på 14,5 mio. euro (ca. 109 mio. kr.) årligt.

Agenturet vil få til opgave at fremkomme med udtalelser og anbefalinger inden for jernbanesikkerhed og interoperabilitet for at opnå en harmonisering med henblik på at skabe forudsætningerne for en reel markedsåbning for jernbanegodstransport.

1.4. Henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om vilkårene for Fællesskabets tiltrædelse af COTIF (KOM(2002) 24)

Kommissionen har gennem vedtagelse af en række direktiver fået tillagt kompetence på en række områder, som er omfattet af Konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 (COTIF 80), som er ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999 (COTIF 99). Vilnius-protokollen er nu ved at blive ratificeret i medlemsstaterne.

Fællesskabet ønsker nu at tiltræde COTIF for at det kunne udøve sine beføjelser. Fællesskabet vil derfor tiltræde COTIF 99 samtidig med, at medlemsstaterne ratificere konventionen. Kommissionen ønsker derfor et forhandlingsmandat, idet Fællesskabets betingelser for medlemskab, ifølge COTIF 99, skal forhandles og fastlægges i en aftale.

Kommissionens foreslår, at den får følgende mandat til at forhandle en sådan aftale:

1. Fællesskabet skal råde over det samme antal stemmer som dets medlemsstater på de områder, hvor Fællesskabet har kompetencen.
2. Erklære - som det er muligt ifølge COTIF 99 - at fællesskabet ikke agter at anvende bestemte dele af konventionen om tekniske standarder og godkendelse af jernbanemateriel, samt at andre undtagelser senere kan komme på tale.
3. Præcisere – i overensstemmelse med COTIF 99 – at fællesskabslovgivningen for medlemsstaterne har forrang for COTIF 99.

1.5. Forslag til direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (KOM(2002) 25)

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juni 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner blev jernbanemarkedet inden for EU åbnet for internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder og for jernbanevirksomheder, der udfører international kombineret transport. Dette direktiv blev ændret ved direktiv 2001/12/EF, hvorved der etableredes adgangsrettigheder til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet og senest fra 2008 til hele det europæiske jernbanenet for international godstransport.

Forslaget indebærer en yderligere markedsåbning, idet det fastsætter, at alle jernbanevirksomheder, som har hjemsted og licens i EU, får adgang til jernbanenet for nationale og internationale jernbanegodstransporter med virkning fra direktivets gennemførelsesdato. Tanken om begrænset adgang til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet for internationale jernbanegodstransporter, som var en overgangsordning frem til senest 2008, opgives hermed. I forslaget slettes derfor alle henvisninger til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet.

2. Gældende dansk ret

- Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 967 af 8. november 2001.
- Lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v., som ændret ved lov nr. 1120 af 29. december 1999.
- Lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.
- Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder.
- Bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til infrastrukturforvaltere.
- Bekendtgørelse nr. 1169 af 29. december 1999 om undersøgelser af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane.
- Bekendtgørelse nr. 181 af 25. marts 1999 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog
- Bekendtgørelse nr. 1186 af 15. december 2000 om tildeling af jernbaneinfrastruktur (kanaler).

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende organisationer:

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

Følgende har haft bemærkninger til forslagene:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE)

AE støtter forslagene i Kommissionens nye jernbanepakke. AE mener i øvrigt, at den foreslåede liberalisering er nødvendig, men bør følges op af de nødvendige investeringer i infrastrukturen. AE finder, at en af forudsætningerne for, at åbningen af jernbanegodsmarkedet kan blive effektivt, er en harmonisering af de europæiske jernbanesystemer med hensyn til styringskontrol, signaler m.v.

Dansk Industri (DI)

DI lægger betydelig vægt på en revitalisering af den europæiske jernbane og støtter derfor Kommissionens forslag, og opfordrer den danske regering til at støtte forslagene. DI mener i øvrigt, at målet om en revitalisering af jernbanen bedst kan nås ved først at åbne markedsadgangen og derefter at løse de tekniske barrierer.

DI finder endvidere, at fastsættelse af korte frister for eliminering af tekniske hindringer samtidig med en hurtig gennemførelse af ændringsforslaget til Rådets direktiv 91/440, vil være vigtige pejlemærker.

Ørestadselskabet (ØS)

ØS finder, at foranstaltninger til fremme af først og fremmest den internationale godstransport gennem sikring af interoperabilitet og konkurrence er generelt en fordel for Danmark og især landets hovedstad.

ØS henviser til, at direktivforslaget muliggør, at medlemsstaterne kan undtage metro-, sporvogns- og light-rail systemer fra medlemsstaternes gennemførelsesforanstaltninger.

ØS peger på de lukkede jernbanesystemers normalt relativt enkle regler og driftsformer og lodret integrerede systemer, dvs. med infrastrukturforvalter og operatør i samme selskab.

Det fremhæves, at der kan være behov for standardisering for at opnå billigere udstyr til bytrafikområdet samt behov for standardisering af reglerne for godkendelse og drift for gennem leverandørkonkurrence at opnå bedre priser.

Selskabet konkluderer, at der supplerende bør gennemføres en selvstændig analyse af de lukkede systemers forhold med henblik på udarbejdelse af en handlingsplan for disse jernbanesystemer.

DSB

DSB er af den opfattelse, at der er hensigtsmæssigt at oprette et jernbaneagentur. Herved sikres en instans, der kan skaffe overblik over mulighederne for at harmonisere sikkerhedsbestemmelser, materielgodkendelser og sikkerhedscertificering henholdsvis sikre, at nationale myndigheder ikke modarbejder en sådan harmonisering. DSB mener i øvrigt, at det er et skridt i den rigtige retning, at dele af sikkerhedscertifikatet gøres til et EU-certifikat.

DSB kan støtte intentionerne i forslaget om interoperabilitet, men finder, at fokus bør rettes mod, at materiel kan medtages, hvis en operatør, entreprenør eller leasingselskab får opgaver i et andet land.

DSB kan anbefale, at EU søger tilslutning til COTIF.

For så vidt angår forslaget om jernbanesikkerhed, bemærker DSB med tilfredshed forslagets intention om at afklare ansvarsgrænserne mellem operatørernes, infrastrukturforvalternes og myndighedernes ansvar.

DSB finder det hensigtsmæssigt, at organet til undersøgelse af hændelser og uheld foreslås placeret som en funktion, der er uafhængig af de aktører, der kan have haft indflydelse på hændelsen eller uheldet, herunder også den regeludstedende myndighed.

Den foreslåede adskillelse af den retslige efterforskning og den årsagsafdækkende efterforskning ses af DSB som en rigtig udvikling, der vil styrke indsamling af viden til minimering af antal og omfang af fremtidige uheld og hændelser.

DSB fremhæver, at det i stigende grad er nødvendigt, at materiel, der kan opnå godkendelse i et land, også uden videre kan tillades anvendt i et andet land. DSB udtrykker tvivl om, hvorvidt direktivforslagets Artikel 13 i tilstrækkelig grad vil forbedre situationen. Materiel godkendt i et EU/EØS land bør medføre automatisk godkendelse i andre EU/EØS lande med forbehold for særlige krav betinget af den anvendte infrastruktur (togsikkerhed, togradig mm.). Et sådant krav vil ifølge DSB lette internationaliseringen af - og styrke konkurrencen på jernbanemarkedet.

Dansk Transport og Logistik (DTL)

DTL støtter fuldt ud intentionerne om en fuldstændig åbning af medlemsstaternes jernbanenet for jernbanegodstransport og for kombineret transport.

DTL finder, at der bør lægges stor vægt på, at godstogstrafikken gives en højere prioritet i forhold til persontogstrafikken.

DTL er principielt enig i, at sikkerhed skal prioriteres højt. DTL peger på, at der må ske en afbalancering af de ressourcer, der sættes ind på forbedring af trafikikkerheden, i forhold til det omfang, som de trafikikkerhedsmæssige problemer har inden for de forskellige dele af transportsystemet.

Efter DTL's opfattelse burde agenturet også beskæftige sig med at fremme en mere miljøvenlig jernbanetransport.

NOAH-trafik

NOAH-trafik hilser det velkomment, at Kommissionen og Parlamentet ønsker at fremskynde en teknisk harmonisering af jernbanesystemerne for at gøre dem mere konkurrencedygtige.

NOAH-trafik fremhæver at sikkerhed ligger i forlængelse af interoperabilitet og støtter, at der arbejdes på at skabe helhedsløsninger inden for EU og EØS-landene. Sikkerheden skal have første prioritet.

NOAH-trafik er af den opfattelse, at forslagets bestemmelser om åbenhed i forbindelse med undersøgelser af ulykker og sikkerhedsforhold ikke er tilstrækkelige. Organisationen mener at åbenhed bør indarbejdes som en pligt.

NOAH-trafik kan tilslutte sig, at det oprettes et europæisk jernbaneagentur, men mener, at det bør være en del af et samlet europæisk transportagentur, der omfatter samtlige transportformer – også cykler og gang. Foruden de almindelige transportformer bør agenturet også inddrage miljøforhold, fysisk planlægning, areal- og energiforbrug, regional- og socialudvikling samt forhold for de ansatte i transportsektoren.

NOAH-trafik kan ikke støtte forslaget om markedsåbning, idet NOAH-trafik mener, at dets sigte ikke er at styrke banegodsets markedsandel, men at styrke markedskræfternes virke og at lade markedskræfterne forbedre deres konkurrencedygtighed.

For så vidt angår COTIF kan NOAH-trafik tiltræde forslaget, hvis det kun omfatter konventionel jernbanedrift, men ikke hvis forslaget vedrører anlæg og drift af højhastighedsbaner samt opgradering af baner til højhastighed.

Railion Denmark A/S

Railion finder, at udviklingen af en interoperabilitetsproces er en nødvendig forudsætning for revitaliseringen af jernbanen i EU, og understreger, at det er vigtigt, at det klart defineres, hvordan jernbanesektoren vil blive involveret, og hvorledes dennes repræsentation vil blive respekteret.

Railion ser positivt på oprettelsen af et agentur og det generelle formål med agenturet.

Railion mener dog, at der ikke er beskrevet nogen klar og hensigtsmæssig fordeling af, hvordan ansvarsforholdene omkring regulering, udformning af standarder m.v. skal være mellem agenturet og de nationale myndigheder.

Railion mener, at AEIF (Association Européenne d'Infrastructure Ferroviaire) skal have fastlagt sin rolle som de, der har ansvaret for at udvikle interoperabilitetsstandarder, og at der bør skabes muligheder for input fra professionelle organisationer såsom UIC og CER i forbindelse med de tekniske tiltag, der følger EU's lovgivning.

Railion tager kommissionens ønske om at tilslutte sig COTIF til efterretning. En tilslutning til COTIF anses for en fornuftig vej til at sikre koordination mellem EU's jernbanedirektiver og den nuværende regulatoriske ramme for international grænseoverskridende jernbanetransport.

Railion støtter Kommissionens forslag om markedsåbning og understreger vigtigheden af, at Kommissionens sikrer, at markedsåbningen gennemføres ikke kun juridisk, men også i praksis i alle involverede stater.

Erhvervenes Transportudvalg

Erhvervenes Transportudvalg kan støtte forslaget om et europæisk jernbaneagentur. Da de enkelte nationer har opbygget systemer, som kan virke som barrierer, vil der være relevant med et fællesskabsorgan, der skal yde teknisk bistand til brug for beslutningsprocessen.

For så vidt angår forslaget om jernbanesikkerhed kan Erhvervenes Transportudvalg støtte forslaget, idet det supplerer de øvrige forslag og vil medvirke til at skabe sikre og effektive jernbanetransporttydelser og samtidigt hinde, at også sikkerhedsområdet kan blive brugt som en barriere.

Endeligt hilser Erhvervenes Transportudvalg forslaget om markedsåbning velkommen og finder det essentielt for genoplivningen af jernbanesektoren.

Handelskammeret.

Handelskammeret støtter fuldt ud sigtet med forslagene til EU's anden jernbanepakke og henviser i øvrigt til Erhvervenes Transportudvalgs høringssvar.

Dansk Jernbaneforbund.

Dansk Jernbaneforbund efterlyser et forslag om et internationalt jernbanesprog. Forbundet er af den opfattelse, at interoperabilitet kun kan gennemføres, hvis der etableres et internationalt jernbanesprog i lighed med det gældende inden for f.eks. flybranchen, hvor engelsk er fælles kommunikationsplatform.

4. Lovgivningsmæssige- og statsfinansielle konsekvenser

Forslagene vurderes at indebære en række præciseringer, uddybninger og ændringer af den gældende danske lovgivning, men ændringerne vil hovedsagelig være af teknisk karakter.

Hvad angår forslaget om markedsåbning skal det særligt nævnes, at gennemførelsen ikke vurderes at kræve lovændringer, såfremt en åbning af privatbanernes net kan forhandles med privatbanerne. Hvis ikke en markedsåbning frivilligt kan aftales, kan der blive tale om ekspropriation i forhold til privatbanernes eneret.

Ifølge jernbanepakken, skal der udføres flere opgaver af bl.a. Jernbanetilsynet end tilfældet er i dag. Der skønnes derfor at være behov for tilførsel af ressourcer hertil. Oprettelse af foreslåede uafhængige permanente undersøgelsesorgan vil dette medføre yderligere omkostninger. Forslagets tiltag vil endvidere betyde investeringer i infrastrukturen med henblik på harmonisering af interoperabilitet i jernbanesystemet, og skønnes derfor at kunne have væsentlige statsfinansielle konsekvenser. En konkret vurdering af omfanget kan først foretages, når TSI'erne er fastsat.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Formålet den samlede jernbanepakke er at bidrage til en reel markedsåbning på jernbaneområdet. Den påtænkte markedsåbning vurderes at kunne medføre stigende konkurrence inden for jernbaneerhvervet, hvilket formentligt vil komme brugere og forbrugere til gode.

Forslaget til sikkerhedsdirektiv har til formål at forbedre jernbanesikkerheden i EU, og forventes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser i form af øget sikkerhed inden for jernbanetransport.

Interoperabilitet bidrager til at forbedre såvel de store industrivirksomheders som de små og mellemstore industrivirksomheders konkurrenceevne både inden for EU og på verdensmarkederne. Interoperabilitet vil navnlig medvirke til at åbne markederne, hvilket vil give virksomhederne mulighed for i højere grad at specialisere sig i produktionsleddet og etablere forretningsmæssige forbindelser med flere forskellige producenter, hvor de i dag oftest kun har forbindelse med en enkelt.

6. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

Kommissionen anfører vedrørende forslaget til direktiv om jernbanesikkerhed, at det i traktaten er fastsat, at der skal gennemføres en fælles transportpolitik, som bl.a. giver EF mulighed for at fastlægge fælles regler for international transport til og fra en medlemsstats område og foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden. EF-regler om jernbanesikkerheden vil berøre alle medlemsstater og er en nødvendig forudsætning for gennemførelsen af den fælles transportpolitik og etableringen af et indre marked for jernbanetransporttjenester.

Endvidere påpeger Kommissionen, at medlemsstaterne er ikke i stand til at harmonisere lovgivningsgrundlaget på sikkerhedsområdet, fastsætte fælles principper for jernbanesikkerheden og opstille fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder. Det kan kun opnås ved en EF-indsats.

Kommissionen anfører vedrørende forslaget til direktiv om interoperabilitet, at tilvejebringelsen af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne.

Endvidere anfører Kommissionen at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet forslaget ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå målet om interoperabilitet.

Kommissionen anfører vedrørende forslaget til forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet, idet oprettelsen af et specialiseret organ, der kan finde frem til fælles løsninger på problemer vedrørende jernbanesikkerhed og interoperabilitet ikke kan udføres af medlemsstaterne alene.

Kommissionen nævner ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet i forbindelse med henstillingen med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om vilkårene for Fællesskabets tiltrædelse til COTIF. Det er regeringens vurdering, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, at Fællesskabet tiltræder Vilnius-protokollen (COTIF 99), idet Fællesskabet gennem vedtagelsen af en række direktiver i de seneste år er tillagt kompetence på de områder, som konventionen dækker.

Kommissionen anfører vedrørende forslaget til direktiv om ændring af direktiv 91/440 om udvikling af Fællesskabets jernbaner, at forslaget sigter mod at tilvejebringe regelværket for en fuldstændig gennemførelse af et integreret europæisk marked for jernbanegodstransporter i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 14 og 80. I de fleste medlemsstater er banegodstransportmarkederne stadig lukkede, medens der i nogle medlemsstater allerede har fundet en markedsåbning sted. Der er derfor behov for at harmonisere det regelværk, som dækker adgangen til jernbanenettet, på fællesskabsniveau med henblik på at fremme udviklingen af gnidningsløs banegodstransport mellem og i medlemsstaterne.

Regeringen er enig i det af Kommissionen anførte vedrørende de enkelte forslag.

7. Tidligere forlæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Sagen blev forlagt Folketingets Europaudvalg 22. marts 2002 til orientering.

Dagsordenspunkt 6 a): Generelle spørgsmål i forbindelse med transit gennem Alperne.

Kommissionen fremlagde i december 2001 forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitskørsel gennem Østrig (KOM(2001)807).

Forslaget, der er fremsat i opfølgning af konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i Laeken, indebærer en forlængelse af den eksisterende kvoteordning for transitskørsel med lastbil gennem Østrig, som udløber med udgangen af 2003.

Forslaget blev senest behandlet på rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17.-18. juni 2002, uden at der opnåedes fremskridt i sagen.

Der har den 5. juli 2002 været afholdt et møde på ministerniveau mellem de mest berørte lande (Tyskland, Italien og Østrig). Desuden deltog Grækenland i mødet. På mødet blev der nedsat tre arbejdsgrupper vedr. hhv. løsninger på kort sigt for den transalpine jernbane- og kombinerede trafik (kapacitetsforbedringer), udvikling af jernbaneinfrastrukturen og statistik. Der er aftalt nyt møde på ministerniveau ultimo oktober/primus november.

På rådsmødet den 3. oktober 2002 forventes der afgivet et indlæg fra de mest berørte lande om deres synspunkter i sagen.

Sagen er tidligere nævnt til orientering på møderne i Folketingets Europaudvalg den 22. marts og den 14. juni 2002.

Dagsordenspunkt 6 b): Forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitskørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807 final.

- *Genoptrykt notat.*

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages efter artikel 251, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Parlamentet.

Transporter gennem Østrig er i henhold til protokol nr. 9 artikel 11 (2) i tiltrædelsesakten for Østrig underlagt et særligt økopoint-system. Formålet med ordningen er at nedbringe det samlede Nox – emissionsniveau fra lastvogne, der kører i transit gennem Østrig med 60 % i perioden 1. januar 1992 – 31. december 2003.

Økopointsystemet finder anvendelse i en overgangsperiode indtil 31. december 2003.

De nærmere bestemmelser i forbindelse med ordningen er fastlagt i Kommissionens forordning (EF) nr. 3298/94 af 21. december 1994.

Ordningen, der omfatter lastbiler over 7,5 tons tilladt totalvægt, indebærer, at der mellem alle medlemsstater af Kommissionen fordeles et vist antal økopoint, der giver ret til transitskørsel gennem Østrig. Det nødvendige antal økopoint afhænger af den forurening, den enkelt lastbil udsender. Antallet af uddelte økopoint sænkes løbende i hele overgangsordningens anvendelsesperiode.

I konklusionerne fra mødet i Laeken den 14. og 15. december 2001 anmodede Det Europæiske Råd om, at økopointsystemet midlertidigt forlænges som led i beskyttelse af miljøet i Alperregionen.

Forlængelsen af økopointsystemet skønnes efter forslaget ordlyd at være nødvendig, indtil der vedtages et rammeforslag vedrørende betaling for infrastruktur.

Efter forslaget indføres et økopointsystem i perioden fra 1. januar 2004 – 31. december 2004. Økopointsystemet vil som nu finde anvendelse på lastbiler over 7,5 tons tilladt totalvægt, der transiterer Østrig.

Såfremt der ikke bliver vedtaget et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer forinden, er der i forslaget mulighed for at forlænge økopointsystemet i op til maksimalt yderligere 2 år.

Kommissionen vedtager efter bistand fra et udvalg bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne de nærmere bestemmelser for fremgangsmåderne vedrørende økopointsystemet, fordelingen af økopointene og tekniske spørgsmål.

I henhold til forslaget bilag I fastsættes antallet af økopoint til rådighed til fordeling mellem medlemsstaterne i 2004 til et antal svarende til det antal økopoint, der efter det igangværende økopointsystem er til rådighed i 2003.

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke tilsvarende danske bestemmelser.

Gældende danske bestemmelser påvirkes ikke ved en gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag.

3. Høring

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af den berørte organisation Dansk Transport og Logistik.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder den foreslåede forlængelse af økopoint-ordningen stærkt beklagelig. Økopoint-ordningen har i al væsentlighed bevirket, at de i aftalen opstillede mål om reduktion af støj- og emissionsniveau er nået. Transportører, der transiterer Østrig råder i dag over meget miljøvenlige eksportvogntog, som i vid udstrækning opfylder de nyeste miljøstandarder.

DTL understreger, at økopointordningen gennem årene har medført en række problemer for europæiske transportører, herunder at antallet af økopoint i perioder har været for lavt, hvorfor knaphedssituationerne især har været til gene for Italiens samhandel med det øvrige EU. DTL frygter, at knaphedssituationen med Kommissionens forslag fortsætter i 2004, hvilket DTL finder er urimeligt henset til, at transportbranchens omfattende miljøinvesteringer har været en afgørende årsag til, at de opstillede mål for nedbringelse af støj- og emissionsniveau er nået. Samtidig findes en fortsættelse af et system, der kvantitativt begrænser adgangen til at udføre transport, uforeneligt med intentionerne i EU-samarbejdet. DTL peger på, at økopointordningen bidrager til at fastlåse samhandelsniveauet mellem Syd- og Nordeuropa, hvilket ligeledes strider mod EUs Indre Marked.

DTL anbefaler, at økopointordningen udløber ved udgangen af 2003 og at der i stedet indføres en ordning, hvorefter alene EURO-2 og Euro-3 biler i 2004 og 2005 tillades transitering af Østrig. Fra 2006 vil alene EURO-3 biler kunne transiterer Østrig. På denne måde sikres en fortsat nedsættelse af emissionspåvirkningen samtidig med, at der opnås en kraftig administrativ forenkling af transittrafikken.

Såfremt Østrig kobler fortsættelsen af økopointordningen sammen med udvidelse af EU, finder DTL imidlertid, at hensynet til udvidelsen vejer tungest, og en fortsættelse af økopointsystemet må i så tilfælde accepteres, idet DTL dog fastholder, at 108%-reglen skal afskaffes som forudsat i forslaget.

Endvidere anbefaler DTL, at en kommende model for en mere lempelig aftrapning af de årlige kontingenter bør afstemmes således, at den hidtidigt gældende 60% -regel kan overholdes. DTL opfordrer tillige til, at økopointordningen juridiske og tekniske problemer løses, og til at Østrig fastholdes i forpligtelsen til at forbedre den eksisterende jernbanetransport gennem Østrig.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag har ingen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag skønnes at have negative samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark, idet danske transportørers adgang til at transitere Østrig kan blive begrænset i op til 3 år mere.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen nævner ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet i forbindelse med forslaget.

Forslag har udspring i en aftale mellem Fællesskabet og Østrig og en forlængelse af ordningen vil derfor skulle gennemføres på fællesskabsniveau. Regeringen er enig heri

7. Tidligere forelæggelser i Europa-udvalget

Der henvises til grundnotat i sagen af 22. januar 2002 og supplerende grundnotat af 18. februar 2002.

Sagen blev nævnt til orientering på mødet i Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002 og den 14. juni 2002.

Dagsordenspunkt 6 c): Forslag til forordning om ændring af protokol nr. 9 i tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige vedrørende økopointsystemet for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2000) 862.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen henviser i forslaget til art. 11, stk. 4, i protokol nr. 9 til tiltrædelsesakten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges indtræden i EU, hvorefter der i visse tilfælde kan vedtages ændringer til økopointsystemet i henhold til EF-traktatens art. 71 (kvalificeret flertal, fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Transporter gennem Østrig er i henhold til artikel 11, stk. 2, protokol nr. 9 til tiltrædelsesakten for Østrig underlagt et særligt økopoint-system. Økopointsystemet finder anvendelse i en overgangsperiode (indtil 31. december 2003) og har til formål at reducere emissionerne af NO_x fra lastbiler, der kører i transit gennem Østrig.

Ordningen, der omfatter lastbiler over 7,5 tons tilladt totalvægt, indebærer, at hver medlemsstat har et vist antal økopoint, der giver ret til transitkørsel gennem Østrig. Det nødvendige antal økopoint, der skal anvendes til en konkret transitkørsel, afhænger af den forurening, den pågældende lastbil udsender. Antallet af uddelte økopoint sænkes løbende i hele overgangsordningens anvendelsesperiode.

I henhold til art. 11, stk. 2, litra a, skal det samlede NO_x – emissionsniveau fra lastvogne, der kører i transit, nedbringes med 60 % i perioden 1. januar 1992 – 31. december 2003.

I henhold til art. 11, stk. 2, litra c, skal der ske en reduktion i antallet af økopoint til rådighed i overensstemmelse med paragraf 3 i annex 5, såfremt antallet af transitture i et givet år overstiger et referencetal for 1991 med mere end 8 %.

I henhold til art. 11, stk. 4, i protokol nr. 9 i tiltrædelsesakten for Østrig, skal Kommissionen i samarbejde med Det Europæiske Miljøagentur før den 1. januar 2001 foretage en videnskabelig undersøgelse af, i hvilket omfang det mål for nedbringelse af forureningen, der er fastsat i art. 11, stk. 2, litra a, er nået. Såfremt Kommissionen konkluderer, at målet er nået på et bæredygtigt grundlag, ophører art. 11, stk. 2, med at gælde fra 1. januar 2001.

På denne baggrund har Kommissionen i samarbejde med Det Europæiske Miljøagentur udarbejdet en rapport, (Report from the Commission to the Council on the transit of goods by road through Austria, KOM (2000) 862), der konkluderer, at NOx-emissionsniveauet fra lastbiler allerede i 1. halvdel af 2000 er nedbragt med 55,7 %.

Som følge af denne konklusion har Kommissionen anbefalet, at økopoint-systemet skal fortsætte indtil 31. december 2003, da forureningen endnu ikke er nedbragt med 60 %.

Lastbilernes gennemsnitlige Nox-emissions-niveau er siden 1991 faldet væsentligt. Det gennemsnitlige økopointforbrug pr. tur i 1993 var på 13,35; i 1999 var antallet faldet til 7,23.

Da lastbilerne ikke skal anvende så mange økopoint til hver transittur som tidligere, er det muligt med et formindsket antal økopoint at udføre forholdsmæssigt flere transitture end tidligere, og der kan derfor ske en overskridelse af referencetallet for 1991, uden at det nødvendigvis betyder en større miljøbelastning samlet set.

Dette var f.eks. tilfældet i 1999, hvor der blev konstateret en sådan overskridelse, hvorefter der blev vedtaget en reduktion i økopoint for så vidt angår de lande, der havde bidraget mest til overskridelse af referencetallet.

På ovennævnte baggrund foreslår Kommissionen, at protokol nr. 9 ændres, således at art. 11, stk. 2, litra c, samt paragraf 3 i annex 5 (dvs. "8 % reglen") ophæves.

Det anføres i begrundelsen for forslaget, at økopointsystemet har en positiv effekt med hensyn til at opmuntre transportvirksomheder inden for Fællesskabet til at anvende miljøvenlige lastbiler. Idet målet med økopointsystemet er at opmuntre transportvirksomheder til at anvende mere miljøvenlige lastbiler, er det selvmodsigende at have en sanktion som 8 % reglen, der netop kun finder anvendelse som følge af, at der anvendes mere miljøvenlige lastbiler end tidligere.

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke tilsvarende danske bestemmelser.

3. Høring

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af den berørte organisation Dansk Transport og Logistik.

Dansk Transport og Logistik har i sit svar bl.a. anført, at Kommissionens forslag om afskaffelse af den såkaldte "8 % -regel" hilses velkommen og bør støttes fra dansk side. DTL har flere gange påpeget de urimeligheder, der er fremkommet ved håndhævelsen af reglen, og som Kommissionen nu også har erkendt.

For så vidt angår økopointsystemets fortsatte eksistens, kan DTL ikke sige noget imod Kommissionens konklusion om, at økopointsystemet har været medvirkende til at nedbringe NOx emissionerne betragteligt og i højere grad, end hvis udviklingen havde styret sig selv. Men DTL bemærker samtidig, at systemet med økopoint har været medvirkende til i et vist omfang at nedsætte den frie bevægelighed af varer, som er en grundlæggende forudsætning for det indre markeds eksistens.

Systemet har således gjort det ganske besværligt for virksomheder i det daglige at planlægge transporter til f.eks. Italien.

Der bør efter DTLs opfattelse frem til udgangen af 2003 løbende foretages en evaluering af ordningen, således at der allerede i 2001 kan foretages en fornyet vurdering af, om målet er nået på et bæredygtigt grundlag. Det er således DTL og ITD's opfattelse, at ordningen ikke unødigt bør opretholdes, hvis resultatet for aftalen er nået, og såfremt udviklingen i øvrigt findes bæredygtig.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag har ingen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Gennemførelse af forslaget skønnes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark, idet danske transportører ikke længere vil kunne blive ramt af en reduktion i antallet af økopoint, såfremt der i et år gennemføres flere transittere end det nu er muligt i forhold til referencetallet fra 1991. Danske transportører vil dermed mere hensigtsmæssigt kunne tilrettelægge internationale godstransporter .

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen nævner ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet i forbindelse med forslaget.

Regeringen vurderer, at forslaget skønnes at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Europaudvalget har modtaget grundnotat af 19. februar 2001.

Dagsordenspunkt 7: Forslag til forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM (2002)54 endelig ("Marco Polo programmet")

Genoptrykt notat

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2 og vedtages efter proceduren med fælles beslutningstagen sammen med Europa-Parlamentet.

Europa-Kommissionen vurderer at den samlede vejgodstransport i Europa uden indgriben vil vokse med 50% frem til 2010. Derfor foreslår Europa-Kommissionen i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010, at der træffes foranstaltninger, som kan få fordelingen på transportformer tilbage til niveauet i 1998.

På det Europæiske Råds møde i juni i Göteborg pegede man også på en bedre balance mellem transportformerne som et centralt element i strategien for en bæredygtig udvikling.

Europa-Kommissionen foreslår således oprettet EU-støtteprogrammet Marco Polo, hvis hovedformål er at reducere overbelastningen af vejene og forbedre transportsystemets miljøpræstationer som helhed ved at flytte gods fra vejtransport til nærskibsfart, jernbane og indre vandveje.

Marco Polo programmet etableres for perioden 1. januar 2003 til 31. december 2010, og afløser PACT-programmet, der støttede projekter for kombineret transport, og som udløb 31. december 2001.

Marco Polo programmet skal yde støtte til erhvervsmæssige projekter på markedet for godstransport. Der vil blive tale om tre projektyper:

1. Trafikoverflytningsprojekter: Opstartsstøtte til nye alternative godstransportformer, som skulle kunne blive levedygtige på mellemlangt sigt.
2. Katalysatorprojekter: Støtte til lancering af godstrafikforbindelser eller –faciliteter af strategisk europæisk interesse.
3. Fælles læringsprojekter: Stimulering af samarbejde inden for godslogistik.

Analysen af resultaterne fra det tidligere PACT-program har vist, at det er økonomisk særdeles risikofyldt at oprette nye intermodale godstrafikforbindelser i Europa, og det er derfor stadig hensigtsmæssigt at give EU-støtte til start af nye foretagender.

Projekterne skal vedrøre mindst to medlemsstaters område eller mindst én medlemsstat og et tredjeland. Der dækkes ikke omkostninger, der vedrører et tredjelands område. Programmet er åbent for øst- og centraleuropæiske lande, der er tiltrædelseslande samt EFTA- og EØS-lande.

Projekter forelægges af konsortier bestående af to eller flere virksomheder, der er hjemhørende i to eller flere medlemsstater eller i det deltagende tredjeland.

Ad 1) Trafikoverflytningsprojekter: Sådanne projekter skal indebære aktiviteter, der fører til en betydelig og holdbar overflytning af godstransport fra vej til nærskibsfart, jernbane eller indre vandveje. Et projektet skal være levedygtigt uden tilskud efter højst 36 måneders tilskud fra Fællesskabet.

Hvis projektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, skal disse sendes i udbud eller til markedsundersøgelse.

Der kan højst ydes tilskud på 30 % af alle omkostninger. Tilskuddet tager form af en præmie for sparede eksterne omkostninger. Præmien udbetales som et fast beløb beregnet efter, hvor mange tonkilometer, der er flyttet fra vejtrafikken.

Der fastsættes et mindstebeløb for tilskud pr. trafikoverflytningsprojekt på 1. mio. €.

Ad 2) Katalysatorprojekter: Disse projekter skal indeholde innovative aktiviteter, der sigter på at overvinde strukturbarrierer på det europæiske godstransportmarked. Der skal fremlægges en realistisk forretningsplan, der viser at projektet når sine mål på højst 48 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode. Projektet skal være innovativt på europæisk niveau m.h.t. logistik, teknologi, metoder, udstyr, pro dukter eller tjenesteydelser. Der lægges navnlig vægt på projekter, der fremmer "vand"-motorveje.

Katalysatorprojekter skal som hovedregel være med til at fjerne flaskehalsproblemer og strukturbarrierer på transportmarkederne inden for rammerne af de transeuropæiske net (TEN).

Til katalysatorprojekter kan der højst ydes tilskud på 35 % af alle omkostninger. Tilskuddet ydes på grundlag af tilskudskontrakter med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne kontrakter kan som hovedregel ikke løbe i over 50 måneder.

Der fastsættes et mindstebeløb for tilskud pr. katalysatorprojekt på 3 mio. €.

Ad 3) Fælles læringsprojekter: Sådanne projekter skal fremme aktiviteter, der sigter mod at forbedre samarbejdet om at optimere arbejdsmetoder og procedurer i godstransportkæden under hensyntagen til logistiske krav. Projekterne skal være innovative på europæisk niveau.

Til fælles læringsprojekter kan der højst ydes tilskud på 50 % af alle omkostninger. Tilskuddet ydes på grundlag af tilskudskontrakter. Disse kontrakter kan som hovedregel ikke løbe i over 26 måneder.

Der fastsættes et mindstebeløb for tilskud pr. fælles læringsprojekt på 500.000 €.

Europa-Kommissionen udsteder detaljerede regler for fremgangsmåden ved projektførelse, udvælgelse og formidling samt krav om afrapportering og kontrol i forbindelse med de enkelte projekter.

Til forskel fra PACT-programmet, hvor Europa-Kommissionen blev bistået af et forskriftsudvalg, bistås Europa-Kommissionen under Marco Polo programmet af et rådgivende udvalg, hvilket betyder at Europa-Kommissionen har mere indflydelse på udvælgelsen af projekter end tidligere. Udvalget består af repræsentanter for medlemsstaterne, og har Kommissionens repræsentant som formand.

Finansieringsrammen for gennemførelsen af Marco Polo programmet i perioden 1. januar 2003 til 31. december 2007 foreslås fastsat til 115 mio. €.

5 % af budgettet reserveres til ledsageforanstaltninger d.v.s. formidling og overvågning af projekterne samt evaluering.

Udvælgelsen af projekterne må ikke give anledning til konkurrenceforvridning, og Europa-Kommissionen vil derfor evaluere forordningens gennemførelse senest den 31. december 2006.

2. Gældende dansk ret

Da der er tale om en forordning har det direkte retsvirkning.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring. Der er indkommet bemærkninger fra ITD – Foreningen International Transport Danmark, ETU – Erhvervenes Transportudvalg, DTL – Dansk Transport og Logistik, Rederiforeningen, AE – Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) kan støtte forslaget intentioner om at reducere trængselsproblemerne og forbedre miljøpræstationerne, men synes ikke, at der er den rette forståelse for den virkelige transportverden, herunder transportkædesammenhæng og miljøpræstationer.

ETU savner stillingtagen til brugen af operationelle værktøjer, hvor transportkøbende virksomheder såvel som transportudbydere sættes i stand til at måle f.eks. den emissionsmæssige konsekvens af en given sammensætning af transportkæden. Programmet vil muligvis kunne reducere nogle trængselsproblemer, men det vil ikke i tilstrækkelig omfang løse emissionsproblemerne.

ETU mener endvidere, at det forekommer uklart, hvordan man har tænkt sig at måle, hvilket gods som reelt overføres til andre transportformer som følge af programmet i forhold til gods, som overføres af andre årsager.

ETU finder at man i høj grad kan stille spørgsmålstegn ved validiteten af beregningerne af de gennemsnitlige eksterne marginalomkostninger som opført i skemaet i bilag II, og henviser til miljøstyrelsens publikation, MiljøDanmark nr. 6, hvor der redegøres for en undersøgelse, som viser, at den luftforurening, der udledes fra skibe, der besejler farvandet omkring Danmark, er større end forventet.

ETU finder det heller ikke indlysende, hvordan et tilskud på 1 € pr. 500 tkm transportarbejde skal bidrage til, at transportflytningsmålet nås.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) er enig i målsætningen for programmet om at flytte godstransport fra vejene over til mere miljøvenlige transportformer som nærskibsfart, jernbane og andre vandveje, og mener at forslaget bør ses i sammenhæng med EU's øvrige forslag på transportområdet, herunder specielt forslagene i jernbanepakke II. AE mener, at en forudsætning for en succesrig f&osla n op på Marco Polo programmet forudsætter, at man gennem investering i infrastruktur, herunder jernbane, sikrer, at der er en tilstrækkelig kapacitet til, at en overflytning af gods fra vejtransport kan finde sted, uden at der opstår flaskehalse eller anden overbelastning af transportsystemet.

Foreningen International Transport Danmark (ITD) mener at Kommissionens "manglende" system- og realitetstankegang kommer meget tydeligt til udtryk i det nye forslag, og at værre er, at Kommissionen går endnu længere end hidtidige fremlagte forslag og handlingsplaner mht. yderligere at favorisere alternativer til eksisterende vejtransportsservices.

ITD beklager, at begreberne "intermodalitet" og "kombineret transport" er udeladt, hvilket ITD mener, strider imod Hvidbogen om fremtidens transportpolitik 2010, hvor Marco Polo programmet fremhæves som "et nyt fællesskabsprogram, som tager sigte på at gøre intermodaliteten til mere end blot et slagord, nemlig til en konkurrencedygtig og økonomisk levedygtig realitet".

Dansk Transport og Logistik (DTL) kan principielt støtte en etablering af et tilskudsprogram, der kan fremme brugen af kombinerede/multimodale/intermodale transportere og derved kan styrke samspillet mellem de forskellige transportformer. DTL beklager derfor at disse begreber ikke indgår i forslaget artikler.

I denne sammenhæng mener både ITD og DTL, at forslaget strider imod Rådets resolution fra 14. februar 2000 om "the promotion of intermodal freight transport in the EU" (2000/C 56/01), hvor Kommissionen anmodes om at fortsætte og intensivere dets indsats for fremme af intermodal transport, herunder kombineret transport.

På den baggrund tager både ITD og DTL stor afstand fra forslaget i dets nuværende form. ITD kan derimod støtte forslaget, såfremt det rettes tilbage iht. de oprindelige intentioner – nemlig støtte til intermodale transportløsninger. Der mangler efter ITDs opfattelse balance mellem de forringelser af vejtransporten og de reelle forbedringer, der vil kunne opnås på jernbanerne ved en gennemføre Kommissionens nye initiativer – herunder Marco Polo forslaget. Det afgørende er bedre kvalitet (herunder miljø og sikkerhed) og større effektivitet i den samlede logistik- og transportservice.

For DTL er det væsentligt at en given transport optimeres gennem hele transportkæden, herunder for så vidt angår for- og eftertransporter med lastbiler, således at den samlede miljømæssige og sikkerhedsmæssige belastning minimeres – samtidigt med at kvaliteten og effektiviteten i transporten bibeholdes.

DTL finder det problematisk, at der gives direkte etablerings- og driftstøtte til "erhvervmæssige projekter", og mener at der er en latent risiko for konkurrenceforvriddning mellem transportformerne, og finder det derfor meget vigtigt, at der løbende føres tilsyn med at de enkelte projekter ikke indebærer en konkurrenceforvriddning samt at der ved evalueringen af Marco Polo programmet lægges vægt på at belyse eventuelle forvriddninger i konkurrencen. DTL mener, at faren for konkurrenceforvriddning er overhængende, såfremt der også kan gives tilskud til eksisterende transportsservices.

DTL stiller en række spørgsmål angående beregningerne af de eksterne omkostninger, og finder dem behæftet med usikkerhed. DTL finder det urimeligt at Kommissionen ikke indregner, at lastbilerne betaler mange millioner kroner i vægt-, vejbenyttelses-, motorvejs-, diesel- og CO₂-afgifter.

Efter *DTLs* opfattelse indeholder forslaget i øvrigt mange vigtige begreber og initiativer, der bør lægges stor vægt på. Det gælder f.eks. forbedret interoperabilitet, harmonisering af lastbærere, gode baglandsforbindelser og nedbringelse af kvalitetsproblemer i banetransporten.

Danmarks Rederiforening mener, at risikoen for konkurrenceforvridning mellem operatører inden for en enkelt transportform naturligvis stiger, når det samlede støttebeløb øges betydeligt. Særlig anvendelse af opstartsstøtte vil, hvis dette er en udbredt foreteelse, kunne indebære, at allerede etablerede sejladsruter møder offentlig støttet konkurrence og dermed en forvridning, som indebærer betyde lig risiko for, at sådanne eksisterende ruter mister deres økonomiske platform. Det er derfor ifølge *Danmarks Rederiforening* helt afgørende, at forslaget indeholder effektive bestemmelser, der sikrer, at støtten ikke leder til konkurrenceforvridning mellem forskellige rederier, og ønsker bl.a., at der skal være mulighed for erhvervet til at gøre indsigelser mod konkrete projekter, hvis disse skønnes at være konkurrenceforvridende. Endvidere tilføjer *Danmarks Rederiforening*, at de anførte minimumsgrænser i sig selv indebærer, at kun større rederier vil kunne drage fordel af programmet og ikke rederier, som måske har mest brug for det i gruppen af små og mellemstore virksomheder.

Forslaget om at liberalisere havnesektoren, som der også lægges vægt på i programmet, ville efter *Danmark Rederiforenings* opfattelse være et langt mere fremadrettet initiativ, hvor nærskibsfarten kunne fremmes på en mere kommercielt hensigtsmæssig måde.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet forslaget holder sig inden for rammerne af det finansielle perspektiv.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Forslaget kan medvirke til at flytte transport af gods fra vej til nærskibsfart og jernbaner, og dermed forbedre miljøet.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Europa-Kommissionen anfører, at målet for det foreslåede program ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af programmets omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. Endvidere påpeger Europa-Kommissionen, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet forslaget ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål. Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg har tidligere modtaget grundnotat af 25. februar 2002 og sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002 til orientering og den 14. juni 2002 til forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 8: forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om revision af beslutning 1692/96 angående udvikling af fælleseuropæiske retningslinier for de transeuropæiske transportnet (TEN-T) KOM(2001)544

Genoptrykt notat

1. Baggrund og indhold

I henhold til unionstraktaten (art. 154-156 EF) er Fællesskabet forpligtet til at bidrage til etablering og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiområdet.

Forslaget skal vedtages under proceduren for fælles beslutningstagen.

TEN-T retningslinierne beskriver de overordnede kriterier, der definerer transportinfrastrukturprojekter af fælles interesse samt målsætninger om fremme af sikkerhed, mobilitet, miljø og beskæftigelse. Desuden er der i retningslinierne et kortbilag, som angiver nettene af fælles interesse.

Revisionen af retningslinierne skal ifølge art. 21 i de gældende retningslinier (Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996) foregå hver femte år, således at retningslinierne tilpasses den økonomiske og

teknologiske udvikling. Desuden kræves en vis tilpasning i forhold til Amsterdam-traktaten fra 1998, der bl.a. foreskriver at miljøpolitikken integreres i alle andre sektorpolitikker.

De forslåede ændringer til retningslinierne skal ses i sammenhæng med Europa-Kommissionens nylige hvidbog om EU's fremtidige transportpolitik, der beskriver Europa-Kommissionens prioriteringer inden for transportpolitikken. Den næste og mere gennemgribende revision af retningslinierne er planlagt til 2004, og skal bl.a. ses i sammenhæng med udvidelsen mod øst.

Det transeuropæiske transportnet står for næsten halvdelen af den totale gods- og passagertransport i EU. Retningslinierne gør det muligt at koordinere EU-støtte med nationale investeringer i infrastrukturprojekter, der har en høj fælleseuropæisk interesse.

I øjeblikket er der store forsinkelser i færdiggørelsen af det transeuropæiske net. Især er de grænseoverskridende projekter forsinket. Der er derfor efter Kommissionens opfattelse behov for en større fælles indsats, hvis nettene som planlagt skal være færdige i 2010.

Kommissionen foreslår, at de gældende retningslinier revideres, således, at de prioriterede mål i retningslinierne koncentrerer om:

- a) Etablering og udvikling af de hovedfærdselsårer, der er nødvendige for at fjerne trafikale flaskehalse, samt færdiggørelse af manglende strækninger.
- b) Adgang til randområder.

Derudover foreslår Kommissionen fire nye prioriterede mål, der hovedsageligt drejer sig om effektivisering af jernbanetrafikken:

- c) En gradvis opnåelse af et interoperabelt jernbanenet, hvor godstransporten har prioritet.
- d) Etablering af forbindelsesled mellem jernbaner og havne, således at nærskibsfart og indre vandveje fremmes.
- e) Etablering af forbindelsesled mellem jernbaner og lufthavne for at effektivisere trafikale knudepunkter.
- f) Udnyttelse af intelligente transportsystemer til at optimere den eksisterende infrastrukturkapacitet samt til forbedring af sikkerheden.

Endvidere dækker forslaget også:

- g) Integration af miljø- og sikkerhedshensyn i udformningen og implementeringen af nettene.

Kommissionens forslag indeholder følgende ændringer til nettene:

1. På vejnettet foreslås en udvidet brug af trafikstyringssystemer, informatik, uheds- og beredskabshåndtering samt koordinering af elektroniske betalingssystemer.
2. På jernbanenet indføres tekniske specifikationer for interoperabilitet for højhastighedsbaner (Direktiv nr. 96/48/EF af 23. juli 1996) og konventionelle jernbaner (Direktiv nr. 2001/16/EF af 19. marts 2001).

Retningsliniernes miljødimension opdateres i Kommissionens forslag med de seneste miljøinitiativer (Direktiv nr. 2001/42/EF af 27. juni 2001 om miljøvurdering af investeringsplaner og -programmer).

Ud over de ovennævnte ændringer til retningslinierne foreslår Kommissionen, at listen over højt prioriterede projekter opdateres, idet flere af de hidtidige 14 højt prioriterede projekter er færdiggjorte, herunder Øresundsforbindelsen. På den nye liste tilføjes syv nye højt prioriterede projekter, bl.a. en fast forbindelse over Femer Bælt.

I kortbilagene til retningslinierne foreslås kun enkelte tekniske justeringer, således at kortene ajourføres i forhold til færdiggjorte strækninger samt med henblik på en udvidelse af EU.

Kommissionen foreslår, at den næste revision af retningslinierne påbegyndes i 2004. Tidspunktet hænger sammen med, at der skal fremlægges et beslutningsgrundlag før vedtagelse af de nye finansielle perspektiver i 2006.

Europa-Parlamentet, der havde forslaget til 1. behandling den 30. maj 2002, bød den foreløbige revision velkommen, og havde ikke nogen ændringer til den nye liste over prioriterede projekter. Der blev imidlertid vedtaget et ændringsforslag

om, at de projekter, der ikke er færdiggjort inden 15 år, skal tages af listen. Endvidere blev der henstillet til, at de transeuropæiske net ikke udelukkende skal fokusere på jernbaner og indre vandveje, men i stedet søge at finde den rette balance mellem de forskellige transportformer. Desuden blev det vedtaget at søfart, herunder nærskibsfart, skal integreres fuldt ud, og at vurderingen af projekternes indvirkning på miljøet skal skærpes, samt at forbindelserne til EU's nabolande skal udbygges m.h.p. at eliminere flaskehalse ved EU's ydrer grænser.

2. Gældende dansk ret

Forslaget indvirker ikke på dansk ret, idet der er tale om retningslinier.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring. Der er indkommet bemærkninger fra Sammenslutningen af danske havne, Dansk Rederiforening, Dansk Transport og Logistik (DTL) og Foreningen International Transport Danmark (ITD), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE), Erhvervenes Transportudvalg (ETU) samt Noah-trafik.

Sammenslutningen af danske havne støtter forslaget om etablering af forbindelsesled mellem jernbane og havne. *Dansk Rederiforening* mener derimod, at det bør afhænge af konkrete vurderinger, hvorvidt en specifik havn har behov for udbygning af adgangsforholdene ad jernbane eller vej eller begge dele.

DTL finder forslagens fokusering på jernbaneinfrastruktur uheldig, at hovedformålet må være at forbedre det samlede transportsystems effektivitet, og ikke at ændre på balancen mellem transportformerne. *DTL* finder det fornuftigt at prioritere intelligente transportsystemer i forbindelse med vejnettet for at opnå kapacitetsforøgelser, bedre trafiksikkerhed og mindre miljøbelastning. *DTL* noterer endvidere med tilfredshed, at Femer Bælt forbindelsen er medtaget som et særligt prioriteret projekt. *ITD* savner tilstrækkelig dokumentation for, at prioriteringer af rene jernbane- og søfartsprojekter ikke vil føre til kvalitetsforringelser i det samlede transportudbud. *ITD* savner desuden vurderinger af effekten af den kommende EU-udvidelse.

AE og *ETU* noterer med tilfredshed, at Femer Bælt projektet er tilføjet på listen over højt prioriterede projekter.

Noah-trafik hilser velkommen, at miljøhensyn fremover skal tildeles større betydning end tidligere, og at der skal ske en vurdering af selve plangrundlaget. *Noah-trafik* ønsker, at der udarbejdes et grundlag for en ny transportpolitik, og sætter spørgsmålstegn ved nytten af udbygningen af højhastighedsbaner samt interessen ved en Femer Bælt forbindelse. *Noah-trafik* ønsker, at der i stedet skal sættes ind på at fjerne en lang række mindre flaskehalse i transportsystemet. *Noah-trafik* finder det prisværdigt, at Kommissionen puster nyt liv i nærskibsfarten og godstransport ad indre vandveje. Endelig opfordrer *Noah-trafik* til at retningslinierne ikke alene kommer til at omfatte større hensyn til miljøet, men også hensyn til lokalsamfundet.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

7. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Da der er tale om retningslinier, vurderer Regeringen at nærheds- og proportionalitetsprincippet ikke berøres.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Grundnotat af 2. november 2001. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 1. marts 2002 til forhandlingsoplæg og den 22. marts 2002 og 14. juni 2002 til orientering.

Dagsordenspunkt 9: Galileo

Nyt notat.

På rådsmødet (transport og telekommunikation) den 26. marts 2002 traf Rådet beslutning om at igangsætte udviklings- og testfasen i Galileo-projektet, som har til formål at etablere et civilt europæisk satellitnavigationssystem.

Rådet vedtog i denne forbindelse en rådsresolution, hvoraf det fremgår,

1. at Rådet tilslutter sig frigivelse af de resterende 450 mio. € (af i alt 550 mio. €), som var reserveret i EU-budgettet til udviklings- og testfasen
2. at Kommissionen sammen med ESA anmodes om at etablere et Fællesforetagende i overensstemmelse med forslaget herom (Der blev på samme rådsmøde opnået politisk enighed om dette forslag, som senere er endeligt vedtaget.)
3. at Kommissionen ved udgangen af 2003 informerer Rådet om resultatet af et udbud vedr. projektets udvikling og iværksættelse med henblik på, at Rådet kan træffe beslutning om overgangen til projektets følgende faser
4. at systemet skal være interoperabelt med eksisterende satellitnavigationssystemer, herunder navnlig det amerikanske GPS og dets efterfølgersystemer ved, at der indgås en aftale mellem EU og USA, som skal forhandles snarest muligt
5. at der i 2002 etableres et sikkerhedsorgan bestående af repræsentanter for medlemsstaterne

Kommissionen har oplyst, at man i løbet af september forventer at vedtage en meddelelse om status for Galileo-projektet. Meddelelsen forventes især at omhandle spørgsmålet om definitionen af de påtænkte services.

På rådsmødet den 3. oktober 2002 forventes Kommissionen at præsentere deres meddelelse om Galileo-projektet.