

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

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 386)
økonomi- og finansministerråd
(Offentligt)

ERU, Alm. del - bilag 157 (Løbenr. 6236)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	27. februar 2002

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 1. marts - dagsordenspunkt rådsmøde (økonomi- og finansministre) den 5. marts 2002 – vedlægges Finansministeriets, Økonomi- og Erhvervsministeriets samt Trafikministeriets supplerende notater vedrørende dagsordenens punkterne 1, 11, 12, 13 og 14.

25. februar 2002

F12 SOS

Aktuelt notat vedr. ECOFIN den 5. marts 2002

Dagsordenspunkt 1: Forberedelsen af Det Europæiske Råd i Barcelona – Kommissionens rapport om implementeringen af de overordnede økonomisk-politiske retningslinjer 2002

Baggrund

Kommissionens rapport om implementeringen af de overordnede økonomisk-politiske retningslinjer for 2001 har til formål at beskrive de økonomisk-politiske initiativer som medlemslandene har gennemført for at leve op til anbefalingerne i retningslinjerne for 2001 og vurdere den overordnede gennemførelse af anbefalingerne.

Rapporten bidrager således til den løbende multilaterale overvågning af medlemslandenes økonomiske politikker. Det ventes at ECOFIN tager rapporten til efterretning.

Indhold

Kommissionens rapport om implementeringen af overordnede økonomisk-politiske retningslinjer for 2001 vurderer den overordnede gennemførelse af anbefalinger vedr. finanspolitikken, arbejdsmarkedet, produktmarkederne, de finansielle markeder, forhold for iværksættere, overgangen til et videnbaseret samfund og en miljømæssigt bæredygtig udvikling. Det

anføres indledningsvist at mange af anbefalingerne i retningslinjerne er af mellem- og langfristet karakter, hvor det kan tage lang tid at se effekterne af implementeringen af anbefalingerne, og konklusionerne skal derfor tolkes med en vis forsigtighed.

Vedr. *finanspolitikken*, konkluderes det at selvom de offentlige budgetter i EU er blevet påvirket af vækstnedgangen i verdensøkonomien samt skattereformer i en række lande, så er de strukturelle budgetsaldi i EU generelt ikke forværret. Flere medlemslande opfylder dog ikke stabilitets- og vækstpaktens forpligtelse om offentlige budgetter der er "tæt på balance eller i overskud". For så vidt angår kvaliteten og holdbarheden konkluderes det at et voksende antal af medlemslande har iværksat reformer med henblik på at styrke effektiviteten og kontrollen med offentlige udgifter. Endvidere nævnes det at flere lande har sørget for fremskridt i den langsigtede bæredygtighed af de offentlige finanser med reformer af pensionssystemer og oprettelse af reservefonde.

Med hensyn til *arbejdsmarkederne*, konkluderes det at der er sket fremskridt med at reformere arbejdsmarkederne, selvom tempoet i reformerne faldt i 2001. Det konkluderes blandt andet at jobskabelsen ser ud til at være forbedret, som følge af løntilbageholdenhed, skattereformer og mere fleksible ansættelseskontrakter, men at der stadig er behov for fremskridt med reformer af skatte- og overførselssystemer.

For så vidt angår *produktmarkederne*, så konkluderes at produktmarkedernes funktion er forbedret på grund af fremskridt med implementeringen af direktiver til national lovgivning, med åbning for offentlige udbud og med reduktioner af statsstøtte, men at der fortsat bør ske fremskridt. Det konkluderes endvidere at barrierer for handel med services på tværs af grænserne stadig er høje, og at en stor andel af offentlige indkøb stadig ikke er åben for konkurrence. For så vidt angår netværksindustrierne er der sket fremskridt med liberaliseringer og reformer, men markedsandelene for de oprindelige monopoler er stadig meget høje. Det konkluderes endvidere, at styrkelsen af konkurrencemyndighederne i flere lande kan være med til at fremme konkurrencen.

Vedr. *kapitalmarkederne* konkluderes det at implementeringen af handlingsplanen for finansielle tjenesteydelser overordnet set halter bagefter, selvom der er sket visse fremskridt på en række områder i 2001, og at en styrket indsats fra alle EU institutioner er nødvendig for at nå tidsfristerne i 2003 for værdipapirer, og 2005 for de finansielle markeder generelt. Det konkluderes endvidere, at medlemslandene har taget initiativer for at styrke markedet for risikovillig kapital, navnlig ved at mindske restriktioner på institutionelle investorer samt skattemæssige tilskyndelser, men at der generelt ikke er gjort noget for at gøre konkurslovgivning mere tilskyndende for risikovillige investeringer.

Med hensyn til *forhold for iværksættere*, konkluderes det at mange medlemslande har igangsat initiativer med henblik på at lette de administrative byrder for medlemslandene, og for at fremme vilkårene for nystartede virksomheder og små- og mellemstore virksomheder, men at der stadig er betydelige forskelle på tværs af landene for så vidt angår vilkårene for at starte en ny virksomhed.

Selvom det nævnes at der er taget initiativer med henblik på at effektivisere den offentlige administration samt øge gennemsækeligheden af skattesystemer og lette skattesatser konstateres det, at beskatning af grænseoverskridende aktiviteter og forskellene i de effektive skattesatser fortsat er en forvridende faktor i det indre marked.

Vedrørende overgangen til et *videnbaseret samfund*, konkluderes at flere medlemslande i 2001 har taget initiativer for at styrke incitamenterne for forskning og udvikling og forbedret samarbejdet mellem videnskab og industri. Det konstateres endvidere at tidsfristen for at nå enighed om et EU-patent blev overskredet. Fremskridtene med hensyn til adgang til IKT i fortsatte i 2001.

For så vidt angår overgangen til en *miljømæssigt bæredygtig udvikling* konkluderes det, at medlemslandene har iværksat flere initiativer i den henseende, især ved at de miljømæssige omkostninger bedre afspejles i priser. Det konstateres det, at fremskridtene med at opnå enighed om en fælles ramme for energibeskatning er begrænsede.

Danmark – implementering af de landespecifikke anbefalinger i de overordnede økonomisk-politiske retningslinjer for 2001

Kommissionens rapport gennemgår også de landespecifikke anbefalinger med hensyn til finanspolitikken, produktmarkederne, kapitalmarkederne og arbejdsmarkedet for hvert af medlemslandene.

Rapporten konkluderer at hovedudfordringerne for den økonomiske politik i Danmark er, mangelen på arbejdskraft, mangel på konkurrence i visse sektorer og behov for øget offentlig effektivitet samt behov for bedre kontrol med offentlige udgifter, navnlig i kommuner og amter.

Med hensyn til *finanspolitikken*, konkluderer rapporten at Danmark opfyldte anbefalingen om at holde væksten i det offentlige forbrug under 1,9 pct. samt at Danmarks finanspolitik opfylder anbefalingen om høje offentlige overskud i 2001 og de efterfølgende år. For så vidt angår anbefalingen om at begrænse den mellemfristede vækst i de offentlige udgifter så der bliver plads til en lettelse af skattebyrden, navnlig ved hjælp af mere bindende aftaler med amter og kommuner, konkluderes det at denne kun er delvist opfyldt, idet der ikke er sket ændringer i forhold til amter og kommuner.

Vedr. *arbejdsmarkedet* konkluderes det, at der ikke er iværksat nye initiativer for at nedbringe skatten på arbejde og fortsætte reformerne af overførselssystemerne, som det ellers blev anbefalet i retningslinjerne.

For så vidt angår *produktmarkederne*, konkluderes det, at der er sket fremskridt med hensyn til anbefalingerne i de overordnede retningslinjer. Det konkluderes, at der fortsat sættes fokus på manglende konkurrence i visse sektorer, men at der ikke endnu er konkrete tiltag for at styrke denne, selvom en stramning af konkurrencelovgivningen er under overvejelse. Det konstateres at i bygge- og anlægssektoren er iværksatte visse initiativer med hensyn til udbud, herunder er der fjernet begrænsninger på brugen af elektronisk udbud.

Vedr. styrkelsen af konkurrenceelementet i offentlige indkøb konstateres det at der er fremskridt med hensyn til brugen af annoncerede offentlige udbud samt at brugen af benchmarks er stigende. Det konstateres at der ikke er en generel forpligtelse til brug af benchmarks, samt at Konkurrencestyrelsen har udarbejdet anbefalinger til hvordan brugen af offentlige udbud kan øges med henblik på at øge effektiviteten.

For så vidt angår *kapitalmarkederne*, konstateres det at var fremskridt med anbefalingen om at udvikle markedet for risikovillig kapital. Herunder konstateres det at Vækstfonden har fået friere rammer i brugen af finansielle instrumenter, og har fået øgede kapital med henblik på et lånegarantisystem.

Ydermere nævnes det finansloven for 2002 indeholder en række elementer med henblik på at forbedre de finansielle rammer for investeringer og forholdene for iværksættere, bl.a. beskatningen af medarbejderaktier og aktieoptioner, skattebegünstiget opsparring for iværksættere, lettet beskatning ved generationsskifte i virksomheden og fjernelse af 5 års begrænsningen for skattefradrag af underskud.

Statsfinansielle og lovgivningsmæssige konsekvenser

Kommissionens rapport om implementeringen af de overordnede økonomisk-politiske retningslinjer for 2001 har ikke statsfinansielle eller lovgivningsmæssige konsekvenser.

Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Medlemslandene skal i henhold til traktaten betragte deres økonomiske politikker som et spørgsmål af fælles interesse og samordne dem i Rådet med henblik på at bidrage til gennemførelsen af Fællesskabets mål. De overordnede økonomisk-politiske retningslinjer for de økonomiske politikker er det centrale instrument til den økonomisk-politiske samordning i EU, der nødvendigvis må gennemføres på fællesskabsplan.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Kommissionens rapport om implementeringen af de overordnede økonomisk-politiske retningslinjer for 2001 har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Folketingets Europaudvalg har tidligere modtaget information om den orienterende debat vedrørende de overordnede økonomisk-politiske retningslinjer for 2002 forud for ECOFIN den 12. februar 2002.

Danmarks Statistik, 23. januar 2002

Arbejdsmarked CUZ/-

Akt.nr. 3790

FEU-nr. DST0020

Aktuelt notat vedr. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 577/98 om gennemførelse af en stikprøveundersøgelse vedr. arbejdsstyrken i Fællesskabet, KOM(2001)319

1. Forslagets titel

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 577/98 om gennemførelse af en stikprøveundersøgelse vedr. arbejdsstyrken i Fællesskabet, KOM(2001)319 endelig.

2. Faktuel fremstilling af forslaget

Forslaget er fremsat den 13. juni 2001, jf. Kommissionens forslag til forordning: KOM(2001)319 endelig.

Forslagets retsgrundlag er traktatens artikel 285. Det kan vedtages i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 (kvalificeret flertal). Beslutningsproceduren er fælles beslutningstagen (co-decision) med Europa-Parlamentet.

Forslaget har været behandlet i Rådets arbejdsgruppe (ECOFIN Statistics) d. 17. september 2001 og d. 15. januar 2002.

Europa-Parlamentet har d. 11. december 2001 godkendt Kommissionens forslag uden at foreslå ændringer hertil.

I Rådets forordning (EF) nr. 577/98 om gennemførelse af undersøgelse vedrørende arbejdsstyrken i Fællesskabet (Labour Force Survey), er der fastlagt de grundlæggende bestemmelser for en stikprøveundersøgelse af arbejdsstyrken, som skal levere sammenlignelige statistiske oplysninger om niveau for samt struktur og udvikling i beskæftigelse og arbejdsløshed i medlemsstaterne.

I forbindelse med vedtagelsen af forordningen (EF) nr. 577/98, havde enkelte lande vanskeligheder med umiddelbart at gennemføre stikprøveundersøgelsen som en kontinuerlig kvartalsvis undersøgelse, hvorfor der blev åbnet mulighed for, at disse lande kunne gennemføre en årlig undersøgelse.

Formålet med Kommissionens forslag KOM(2001)319 endelig, om ændring af Rådets forordning (EF) 577/98, er at sætte en definitiv tidsfrist for samtlige medlemslandes overgang til kontinuerlige undersøgelser, således at alle lande kan levere kvartalsvise statistiske oplysninger om niveau for samt struktur og udvikling i beskæftigelse og arbejdsløshed fra 2003.

I Kommissionens forslag til ændring af Rådets forordning (EF) 577/98, vurderes det, at der er gået tilstrækkelig lang tid til, at alle medlemsstater har kunnet træffe de foranstaltninger, der er nødvendige for at kunne gennemføre forordningen fuldt ud. Det er dog ikke alle medlemsstater, der har truffet sådanne foranstaltninger, hvorfor den dispensation, som giver medlemsstaterne mulighed for alene at skulle gennemføre undersøgelsen årligt, skal være tidsbegrænset.

Endvidere pointeres det i forslaget, at en hurtig gennemførelse af den kontinuerlige stikprøveundersøgelse af arbejdsstyrken i alle medlemsstater, som skal foretages i henhold til Rådets forordning (EF) 577/98, betragtedes som en prioriteret aktion i handlingsplanen om statistikkraft i ØMU, som Rådet godkendte den 19. januar 2001.

Den danske Arbejdsstyrkeundersøgelse har været gennemført kvartalsvist siden 1994, og resultaterne er fra 2001 indberettet kontinuerligt til Eurostat.

3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Der er ikke af Kommissionen givet begrundelser for fremsættelse af forslaget i henhold til de to principper.

Efter dansk opfattelse er forslaget i overensstemmelse med begge principper. For det første er det overladt til medlemsstaterne at gennemføre forslaget på den mest hensigtsmæssige måde ud fra nationale statistiske forhold, og for det andet er fællesskabsforslaget nødvendigt for at tilgodese statistik-behovene i ØMU og for at sikre sammenlignelighed i og anvendelsen af arbejdsstyrkeundersøgelserne.

4. Gældende dansk lovgivning

Lov om Danmarks Statistik jf. Økonomiministeriets lovebekendtgørelse nr. 599 af 22. juni 2000.

5. Høring

Da forslaget ikke har konsekvenser for Danmark, er der ikke gennemført en formaliseret høring. Derimod er de vigtigste danske brugere af statistikken blevet løbende orienteret i Danmarks Statistiks Rådgivende Udvalg for Personstatistik.

6. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget har ingen lovmæssige konsekvenser.

Forslaget har ingen statsfinansielle konsekvenser.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget har ingen samfundsøkonomiske konsekvenser.

8. Forelæggelse i Folketinget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

TRAFIKMINISTERIET J.nr. 127-1

3. kontor februar 2002

RNo

Aktuelt notat:

A-punkt: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne, KOM (2002) 7 endelig.

Genoptryk af grundnotat af 7. februar 2002 – samt høringssvar.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til navnlig Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagning med Europa-Parlamentet).

Forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 fastsætter fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne.

Det følger af forordningens artikel 10, stk. 3, at et luftfartsselskab i næste tilsvarende fartplansæson kun er berettiget til de i den aktuelle fartplansæson tildelte ankomst- og afgangstidspunkter, såfremt luftfartsselskabet har udnyttet disse tidspunkter i mindst 80% af tilfældene i den periode, for hvilken tidspunkterne er blevet tildelt. Denne bestemmelse kaldes også "use-it-or-lose-it"-bestemmelsen. Bestemmelsen kan fraviges, hvis den manglende udnyttelse skyldes uforudsigelige og uafvendelige tilfælde, som luftfartsselskabet ikke har nogen indflydelse på.

Kommissionen anfører, at lukningen af det amerikanske luftrum den 11.-14. september 2001 og de efterfølgende ændringer i luftfartsselskabernes flyvninger (aflysninger og reduktion i antallet af flyvninger) bragte luftfartsselskaberne i en ekstraordinær situation. Denne situation blev forlænget i tidsmæssig henseende som følge af den efterfølgende intervention i Afghanistan samt truslen om nye terroraktioner.

I medfør af artikel 10, stk. 3, risikerede luftfartsselskaberne nu på baggrund af aflysninger og reduktion i antallet af flyvninger at miste deres berettigelse til at videreføre de for den aktuelle og den kommende fartplansæson (henholdsvis sommer 2001 og vinter 2001-02) tildelte ankomst- og afgangstidspunkter til næste tilsvarende fartplansæsoner (henholdsvis sommer 2002 og vinter 2002-03).

Kommissionen har på denne baggrund foreslået at indføre en ny artikel 10a i den gældende forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993. Ifølge artiklen er luftfartsselskaberne berettiget til de samme ankomst- og afgangstidspunkter i fartplanerne for henholdsvis sommer 2002 og vinter 2002-03, som luftfartsselskaberne var berettiget til i fartplanerne for henholdsvis sommer 2001 og vinter 2001-02.

Kommissionen begrundet forslaget med, at der er tale om en ekstraordinær situation for luftfartsselskaberne, og at Kommissionen kun har mulighed for at afbøde virkningerne heraf ved at sikre en ensartet anvendelse i medlemslandene af den gældende forordnings artikel 10, stk. 3, med hensyn til fravigelse af 80%-reglen på fartplanerne for henholdsvis sommer 2002 og vinter 2002-03.

2. Gældende dansk lovgivning på området.

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

3. Høring.

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

Airport Coordination Denmark A/S, Cimber Air A/S, Danish Air Transport, Newair, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Dansam, AOPA Denmark, 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, Flyvesikringstjenesten, Statens Luftfartsvæsen og Konkurrencestyrelsen.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Airport Coordination Denmark A/S påpeger, at fartplansæsonen sommer 2001, vinter 2001-02 samt sommer 2002 allerede er fastlagt ud fra "use-it-or-lose-it"-bestemmelsen. Det vil derfor efter ACD's opfattelse ikke være muligt at rette sig ind efter Kommissionens forslag. Lovgivning bør kun have virkning frem i tiden.

På baggrund af vanskelighederne med at skelne mellem recession som følge af terrorangrebene den 11. september 2001 eller som følge af den generelle økonomiske afmatning i luftfartsindustrien har man forsøgt at fordele ankomst- og afgangstidspunkter med henblik på at opnå en optimal fordeling af knappe ressourcer.

SAS hilser Kommissionens initiativ om midlertidigt at indstille brugen af "use-it-or lose-it"-bestemmelsen velkomment. Man støtter således Kommissionens forslag fuldt ud.

Opmærksomheden henledes dog på, at brugen af ordet "entitled" i forslagets artikel 10a muligvis kan give anledning til misforståelser om, hvilke ankomst- og afgangstidspunkter, der rent faktisk skal lægges til grund for vurderingen af fartplansæsonen for vinter 2002-03. Det bør præciseres, at det er de ankomst- og afgangstidspunkter, som var tildelt et luftfartsselskab ved begyndelsen af fartplansæsonen vinter 2001-02, der skal lægges til grund for vurderingen.

Maersk Air A/S kan tilslutte sig bemærkningerne i Explanatory Memorandum, punkt 12, hvoraf det fremgår, at koordinatorene i Danmark, Norge og Sverige har været af den opfattelse, at det - bortset fra den transatlantiske lufttrafik til/fra USA samt lufttrafikken til/fra Fjernøsten – kan være vanskeligt at skelne mellem på den ene side eftervirkningerne af terrorangrebene den 11. september 2001 og på den anden side den generelle økonomiske afmatning i luftfartsindustrien, som begyndte før 11. september 2001.

For så vidt angår den intra-europæiske lufttrafik er Maersk Air A/S af den opfattelse, at debatten har været noget overdreven, og at anvendelsen af "use-it-or-lose-it"-bestemmelsen inden for dette område bør fastholdes. Dette vil give mulighed for mere konkurrence på Europas overfyldte lufthavne.

Københavns Lufthavne A/S finder generelt, at der med Kommissionens forslag er risiko for en betydelig dårligere anvendelse af den i forvejen begrænsede kapacitet, som lufthavnene har. Sådanne ensidigt pålagte myndighedsrestriktioner vil næppe anspore lufthavnene til at foretage eventuelle investeringer, som måtte være nødvendige for at afbøde de urimelige kapacitetsmæssige virkninger heraf.

Man har forståelse for, at flyvninger på enkelte ruter, som direkte blev ramt af terrorangrebene den 11. september 2001, skal have en vis beskyttelse. Som følge heraf skal ankomst- og afgangstidspunkter, der ikke anvendes i fartplansæsonen vinter 2001-02, højst kunne bevares frem til og med fartplansæsonen vinter 2002-03, og kun, såfremt et luftfartsselskab har indikeret sin vilje til at genoptage flyvningerne.

En sådan beskyttelse bør dog ikke gælde for flyvninger på ruter, som ikke blev ramt af terrorangrebene den 11. september 2001. Det må derfor være et krav, at ubrugte ankomst- og afgangstidspunkter i tilknytning til sådanne ruter skal kunne allokere til et andet luftfartsselskab, såfremt det oprindelige luftfartsselskab ikke kan garantere at kunne bruge de tildelte ankomst- og afgangstidspunkter. Alternativt skal ubrugte ankomst- og afgangstidspunkter overføres til puljen af ankomst- og afgangstidspunkter.

En generel beskyttelse af flyvninger på alle ruter – svarende til Kommissionens forslag – forekommer urimelig og vil i praksis medføre store økonomiske tab for lufthavnene, som i forvejen har økonomiske problemer.

Endelig påpeges det, at Kommissionens forslag ikke forholder sig til, hvorvidt et luftfartsselskab, der i en periode har bevaret sine rettigheder til bestemte ankomst- og afgangstidspunkter, uanset 80%-reglen ikke er opfyldt, skal anvende disse ankomst- og afgangstidspunkter til den samme flyvning med det samme udstyr, som blev anvendt på tidspunktet for suspenderingen af 80%-reglen, eller kan anvende ankomst- og afgangstidspunkterne uden hensyntagen til udstyret på tids punkt for suspenderingen af 80%-reglen. Sidstnævnte tilfælde indebærer ligeledes en risiko for økonomisk tab for lufthavnen.

Konkurrencestyrelsen finder, at de eksisterende regler i forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 allerede giver koordinatorene i Fællesskabets lufthavne mulighed for at tage hensyn til forhold som terrorangrebene den 11. september 2001 og krigen

i Afghanistan ved tildelingen af afgangs- og ankomsttidspunkter. Ved den foreslåede tilføjelse til forordningen vil koordinatorernes skøn blive reguleret i videre omfang end ved de eksisterende regler.

Da der er tale om en midlertidig foranstaltning, som kun vedrører de to kommende sæsoner, har man ingen bemærkninger til det konkrete forslag.

6. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget om at indføre artikel 10a i den gældende forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 finder direkte anvendelse.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget vil kunne påvirke især lufthavnenes indtægter, men det er ikke muligt at forudberegne, idet det vil afhænge af trafikens omfang i forhold til det, der ellers ville blive realiseret.

8. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen har ikke beskrevet forslaget i forhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

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 indføjeelse af en ny artikel 10a i denne forordning.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat er oversendt den 7. februar 2002.

Trafikministeriet

Notat

Finansministeriet

Dato : 25. februar 2002

J.nr. : 104-7

Sagsbeh.

Org. enhed : CLJ, lokaltelefon 23470

: 3. Kontor

Aktuelt notat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 angående fastlæggelse af generelle regler for tildeling af EU-støtte i forbindelse med de transeuropæiske transportnet (TEN-T) KOM(2001)545

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.

De overordnede kriterier, der definerer transportinfrastrukturprojekter af fælles interesse er beskrevet i TEN-T retningslinierne.

De generelle regler for tildeling af EU-støtte til de transeuropæiske transportnet er fastlagt i den finansielle forordning (nr. 2236/95 af 18. september 1995) samt i den seneste ændring af den finansielle forordning (nr. 1655/1999 af 19. juli 1999).

Forslag til ændring af den finansielle forordning skal ses i sammenhæng med den foreslåede revision af retningslinierne (jf. aktuelt notat om Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets beslutning om revision af

beslutning nr. 1692/96 angående udvikling af fælleseuropæiske retningslinier for de transeuropæiske transportnet (TEN-T) KOM(2001) 544).

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

I den gældende forordning om generelle regler for finansiel støtte til de transeuropæiske transportnet kan fællesskabet bidrage med 10 % af projektudgifterne. Kommissionen foreslår, at fællesskabsstøtten i særlige tilfælde hæves til 20 % af projektudgifterne. Dette gælder navnlig når:

- a. Projekterne vedrører grænseoverskridende jernbaneflaskehalse og/eller manglende strækninger, der kan bidrage til en kraftig reducere af ubalancen mellem de forskellige transportformer og som kan fremme etableringen af TEN-jernbanenettet i områder, hvor naturlige barrierer er en forhindring for den frie bevægelighed af personer og varer.
- a. Andre projekter, der vedrører trafikale flaskehalse ved grænserne til EU-kandiderende lande, og hvor afkastet er særlig stort i form af øget sikkerhed og mindsket kødannelse.
- a. Projekter vedrørende satellitpositionerings- og navigationssystemer.

Kommissionens forslag til ændring af forordningen indebærer en ændring af den anvendte komitéprocedure, idet forvaltningskomitéproceduren fremover vil finde anvendelse. i overensstemmelse med art. 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999) om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, hvorefter forvaltningskomitéproceduren bl.a. finder anvendelse ved gennemførelse af programmer med store budgetmæssige konsekvenser.

Forslaget indebærer en budgetforhøjelse fra 4,6 mia. € til 4,7 mia. €. De ekstra 100 mio. €, der forventes brugt i forbindelse med udvidelsen (jf. projekter under pkt. b ovenfor) hentes fra en reservepulje for EU's interne politikker, og er ikke i sig selv en forhøjelse af EU's budget.

Forslaget skal vedtages under proceduren for fælles beslutningstagning.

Forslaget har endnu ikke været til 1. behandling i Europa-Parlamentet.

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke dansk lovgivning på området.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring, og, Arbejderbevægelsens og Erhvervsråd (AE) og Økonomiministeriet har indsendt bemærkninger til forslaget.

AE støtter Kommissionens forslag om at hæve grænsen for EU-støtte fra 10% til 20% for visse infrastrukturprojekter, herunder specielt grænseoverskridende jernbaneprojekter, idet det vil gøre det lettere at realisere projektet om en fast forbindelse over Femer Bælt.

Samtidigt henleder *AE* opmærksomheden på, at andre EU-regler trækker i modsat retning på momsområdet, hvor en fast forbindelse skal opkræve moms af billetpriserne, mens de konkurrerende færger i udenrigsfart er fritaget herfor. *AE* henstiller til, at man overvejer, hvorledes denne konkurrenceforvridende bestemmelse kan blive ændret, så en fast forbindelse fritages for billetmoms på lige fod med færgeforbindelserne.

Økonomiministeriet finder, at den foreslåede budgetforøgelse er ubetydelig, og at det derfor er mest hensigtsmæssigt, at man holder sig indenfor den nuværende ramme og derved undgår diskussioner om den finansielle ramme.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Såfremt den danske regering og den tyske regering på et senere tidspunkt beslutter at etablere en fast Femern forbindelse, vil der være mulighed for at opnå op til 20 % i TEN-støtte til anlægsudgifterne.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Bestemmelser vedrørende anvendelse af Fællesskabets midler til finansiering af transeuropæiske net kan efter deres natur kun fastlægges på fællesskabsniveau.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Grundnotat af 2. november 2001 er tidligere fremsendt til Europaudvalget.

Trafikministeriet

Notat

Dato : 25. februar 2002

J.nr.

Sagsbeh. : 104-8

Org. enhed : CLJ, lokaltelefon 23470

: 3. Kontor

Aktuelt notat vedrørende 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

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 foreslåede 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:

- 3. På vejnettet foreslås en udvidet brug af trafikstyringssystemer, informatik, uhelds- og beredskabshåndtering samt koordinering af elektroniske betalingssystemer.
- 3. 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.

Forslaget har endnu ikke været til 1. behandling i Europa-Parlamentet.

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 forslagets 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 p& aring; 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 berøres nærheds- og proportionalitetsprincippet ikke.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Grundnotat af 2. november 2001 er tidligere fremsendt til Europaudvalget.