

[PDF udgave \(542 KB\)](#)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
deres stedfortrædere

ag	Journalnummer	Kontor	
	400.C.2-0	EUK	26. september 2003

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 3. oktober 2003 – dagsordenspunkt
rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. oktober 2003 – vedlægges
Trafikministeriets, Økonomi- og Erhvervsministeriet samt Miljøministeriets notat om de
punkter, der forventes optaget på dagsordenen.

TRAFIKMINISTERIET
ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET 25. September 2003

J.nr. 121-46

Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. oktober 2003

Aktuelt notat:

Transportdelen:

Dagsordenspunkt 1: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter, KOM(2003) 229	2
Dagsordenspunkt 2: Forslag til direktiv om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening. KOM(2003) 92 endelig.	7
Dagsordenspunkt 3: Forslag til ændring af beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinier for udvikling af det transeuropæiske transportnet.	13
Dagsordenspunkt 4 a) og b): Eksterne relationer i luftfartssektoren. KOM(2003) 94.	15
Dagsordenspunkt 5: Forslag til forordning om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab. KOM(2002) 110.	17
Dagsordenspunkt 6: Forslag til forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører. KOM(2002) 521.	21
Dagsordenspunkt 7: Forslag til direktiv om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet. KOM(2002) 769.	26
Dagsordenspunkt 8: Forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. KOM(2003) 448.	31

Resumé

I lyset af begivenhederne den 11. september 2001 vedtog FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) den 12. december 2002 ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs (SOLAS konventionen) samt en ny international kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS koden) med sigte på at forebygge terrorhandlinger m.v. mod skibe og havnefaciliteter. Reglerne træder i kraft internationalt den 1. juli 2004.

Som opfølgning herpå har Kommissionen den 8. maj 2003 oversendt ovennævnte forordningsforslag om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter i EU til Rådet. Forslaget forudsætter lovændringer, og det kan ikke udelukkes, at forslaget vil have statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. oktober 2003 med henblik på fælles indstilling.

1. Baggrund og indhold

Arbejdet med maritim sikring blev indledt i IMO i februar 2002 og foreløbigt afsluttet den 12. december 2002, da en diplomatisk konference i IMO vedtog nye, internationale regler om maritim sikring.

De internationale regler, SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, gælder for følgende fartøjer i international fart: Alle passagerskibe (uanset størrelse), lastskibe med en bruttotonnage på 500 eller derover samt mobile offshore boreplatforme. De internationale regler gælder endvidere for havnefaciliteter, som betjener sådan trafik. SOLAS konventionsændringerne og ISPS kodens A-del er obligatoriske, mens ISPS kodens B-del består af vejledende henstillinger.

De obligatoriske bestemmelser vedrører skibes udstyr med blandt andet permanent mærkning med skibets identifikationsnummer, et automatisk identifikationssystem (AIS), et sikringsalarmsystem samt udarbejdelse af en fortløbende skibshistorisk oversigt, som er et identitetsdokument, hvori skibets historie nedfældes.

De obligatoriske bestemmelser indeholder ligeledes aktive og passive sikringsforanstaltninger for både skibe og havnefaciliteter baseret på tre

sikringsniveauer (normalt, øget og forhøjet), der indføres på grundlag af en risikovurdering. Bestemmelserne indebærer endvidere pligt til at udpege ansvarlige for gennemførelsen af sikringsforanstaltninger (sikringsansvarlige for skibe, rederier og havnefaciliteter), at udarbejde sikringsplaner i henhold til risikovurderingen for skib og havnefaciliteter og at udstede et internationalt sikringscertifikat for skibe. Herudover indgår uddannelse af samt øvelser for personalet. De obligatoriske

bestemmelser fastlægger rammerne for havnestatsmyndighedernes kontrol af skibe i havn, eller før anløb. Bestemmelserne definerer i øvrigt de kontraherende regeringers, rederiers, skibsføreres og havnefaciliteters ansvar og forpligtelser.

Endelig giver SOLAS' konventionsændringer staterne mulighed for at indgå bilaterale eller multilaterale aftaler om alternative sikringsforanstaltninger for trafik mellem stater med kort overfartstid på faste ruter.

ISPS-kodens B-del består af en række detaljerede henstillinger, der tjener som vejledning ved gennemførelsen af de obligatoriske foranstaltninger. Bestemmelserne indeholder blandt andet retningslinier med hensyn til risikovurdering, sikringsplaner samt uddannelse af og øvelser med personale. Bestemmelserne fastlægger endvidere, hvordan og i hvilke tilfælde der skal udarbejdes en sikringserklæring mellem skibet og de modtagende havnefaciliteter.

Forordningsforslaget indgår som en del af Kommissionens meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om bedre sikring af søfarten. Forslaget er fremsat med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2. Kommissionen anfører, at henvisningen til dette retsgrundlag ikke foregriber medlemsstaternes lovgivning vedrørende national sikkerhed og eventuelle foranstaltninger, der måtte blive truffet på grundlag af afsnit VI i traktaten om Den Europæiske Union (søjle 3). Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Som forslagens overordnede målsætning angiver Kommissionen et ønske om at sikre harmoniseret fortolkning, gennemførelse og kontrol på fællesskabsplan af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden. Med sigte herpå indeholder forslaget følgende elementer, som også i et vist omfang går videre end de internationale regler:

Krav om én nationalt ansvarlig myndighed med ansvar for kontrol af skibe og havnefaciliteter samt krav om en "kompetent havnesikringsmyndighed" for hver havn.

En fremrykket tidsplan for gennemførelse af visse af SOLAS konventionsændringernes og ISPS kodens bestemmelser forud for disses ikrafttræden internationalt den 1. juli 2004.

Obligatoriske kontrolopkald til skibe (dog med en række nærmere opregnede undtagelser) før de anløber en havn i EU, herunder på områder, hvor sådanne opkald efter SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden kan baseres på staternes konkrete vurdering af en

given risiko.

Indførelse af forudgående overensstemmelseskontrol i relation til de bilaterale eller multilaterale aftaler om alternative sikringsforanstaltninger for trafik mellem stater med kort overfartstid på faste ruter, som SOLAS konventionsændringerne giver staterne mulighed for at indgå. Kommissionen skal før underskrivelsen af sådanne aftaler mellem EU medlemsstater undersøge, om der sikres et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau.

Anvendelsen af visse bestemmelser i ISPS kodens B-del gøres obligatorisk i EU. De omhandlede bestemmelser vedrører blandt andet sikringsplaner og -evalueringer for skibe og havnefaciliteter samt staternes ansvar for visse dele af sikringsopgaverne.

Præciserende bestemmelser vedrørende havnefaciliteter, der kun lejlighedsvis betjener skibe i international fart.

Indførelse af en inspektionsprocedure, hvorefter Kommissionen skal efterprøve medlemslandenes gennemførelse af forordningen.

Bestemmelse om, at det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur, jf. forordning 1406/2002/EF af 27. juni 2002, skal bistå Kommissionen ved udførelsen af dens opgaver.

Indførelse af en udvalgsprocedure (forskriftudvalg) med sigte på eventuelle ændringer af forordningens bestemmelser.

Kommissionen anfører endvidere, at den overordnede målsætning kun kan nås, hvis der også indføres bestemmelser om maritim sikring for skibe i indenrigsfart samt havnefaciliteter, som betjener sådanne skibe. For at sikre lige markedsvilkår bør sådanne foranstaltninger efter Kommissionens opfattelse gennemføres ensartet i medlemsstaterne. Med sigte på at opfylde denne del af målsætningen indeholder forslaget følgende elementer:

SOLAS konventionsændringerne og ISPS kodens A-del udvides i deres helhed til passagerskibe i indenrigsfart, i det omfang de kommer mere end 20 sømil væk fra kysten.

SOLAS konventionsændringerne og ISPS kodens A-del vedrørende gennemførelse af sikringsvurderinger, udarbejdelse af sikringsplaner samt udpegelse af sikringsansvarlige for rederier og skibe udvides til andre skibe i indenrigsfart.

De under 1. og 2. pind nævnte regler skal gælde tilsvarende for havnefaciliteter, som betjener de nævnte skibe.

Mulighed for undtagelser på faste og kontrollerbare betingelser for skibe i fast rutefart inden for en medlemsstat eller mellem to eller flere medlemsstater.

Forslaget har været drøftet på en række møder Rådets maritime arbejdsgruppe, og formandskabet har med henblik på det kommende Rådsmøde fremlagt en kompromistekst på

5

baggrund af drøftelserne.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig i sagen.

3. Nærheds- og proportionalitets princippet

Kommissionen begrundet forslaget med behovet for at gennemføre SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden på en ensartet måde i EU med henblik på at undgå uligheder i det ønskede sikringsniveau. Kommissionen anfører endvidere ønsket om at sikre lige betingelser i EU med hensyn til adgang og kontrol af markeder og aktiviteter vedrørende den maritime sektor. Kommissionen finder, at disse målsætninger bedst kan nås gennem en fællesskabsforanstaltning.

Nærheds- og proportionalitetsprincippet anses for opfyldt. Ønskes de internationale regler om maritim sikring, herunder udstrækningen af reglerne til at omfatte skibe i indenrigsfart samt havnefaciliteter, som betjener sådanne skibe, gennemført samtidigt og ensartet i EU, kan dette mest hensigtsmæssigt ske gennem vedtagelse af en EU

retsakt.

4. Gældende dansk ret

SOLAS konventionens og ISPS kodens bestemmelser om maritim sikring blev som tidligere omtalt først for ganske nylig vedtaget i IMO. Der findes derfor ikke i dag specifikke danske regler om maritim sikring.

5. Høring

Trafikministeriet og Søfartsstyrelsen har sideløbende sendt forslaget i skriftlig høring hos søfartserhvervets parter. Det er mellem Trafikministeriet og Søfartsstyrelsen aftalt, at sagen behandles i EU-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål i et tæt samarbejde mellem de to myndigheder. Søfartsstyrelsen varetager spørgsmål i relation til skibe, og Trafikministeriet varetager spørgsmål i relation til havne. De to myndigheder koordinerer løbende.

Der er modtaget høringssvar fra Sammenslutningen af Danske Havne, Dansk Transport og Logistik, Danmarks Fiskeriforening og HTS – Handel, Transport og Serviceerhvervene.

Alle de nævnte organisationer er positive over for at gøre SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden til en del af fællesskabsretten for så vidt angår skibe i international fart samt havnefaciliteter, som betjener sådanne skibe, men er samtidig betænkelige ved at lade reglerne finde anvendelse på skibe i indenrigsfart samt på havnefaciliteter, som betjener sådanne skibe.

Sammenslutningen af Danske Havne finder forslaget om indførelse af obligatoriske kontrolopkald til alle skibe før de anløber en havn i EU uhensigtsmæssigt. Sammenslutningen bemærker, at danske havne ikke har mulighed for at påtage sig en egentlig myndighedsrolle i den forbindelse. Sammenslutningen peger endelig generelt

6

på, at forslagets gennemførelse vil forudsætte investeringer til blandt andet udstyr samt ændret indretning af havnefaciliteter. Forslaget kan derfor vise sig meget omkostningskrævende for danske havne, uden at det dog er muligt for Sammenslutningen at give et skøn over omkostningerne.

Dansk Transport og Logistik finder det positivt, at forslagets sikringsinitiativer inkluderer den samlede transportkæde. Organisationen peger imidlertid på behovet for, at den forudsatte kontrol af blandt andet lastbiler, der anvender havne og skibstransport, tilrettelægges således, at den medfører mindst mulig gene for den berørte trafik.

6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Der er tale om et forslag til en forordning, som bliver umiddelbart anvendelig i medlemsstaterne. Der er derfor ikke som udgangspunkt behov for lovændringer. Forslaget indeholder imidlertid en bestemmelse om, at medlemsstaterne kan fastsætte regler om sanktioner, og der kan på den baggrund blive tale om følgelovgivning til forordningen. Endvidere skønnes Folketingets samtykke efter grundlovens § 19 nødvendigt for, at Danmark kan tiltræde SOLAS konventionsændringerne. Dette skal ske senest den 31. december 2003. Der er herudover ikke absolut sikkerhed for, at

forordningen træder i kraft på et tidspunkt, som sætter Danmark i stand til at gennemføre de internationale regler den 1. juli 2004. Der vil på den anførte baggrund blive fremsat lovforslag, som tager højde herfor.

Gennemførelsen af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden for så vidt angår skibe i international fart samt havnefaciliteter, som betjener sådanne skibe, forventes at medføre både økonomiske og administrative konsekvenser for de involverede myndigheder. Danske myndigheder vil skulle afholde disse udgifter allerede i kraft af de internationale regler, og forordningsforslaget lægger derfor ikke noget til i denne henseende. *Der vil blive fortaget et skøn over de statsfinansielle konsekvenser i relation til skibe i international fart samt havnefaciliteter, som betjener sådanne skibe, i forbindelse med de omtalte lovforslag.*

Der kan være statsfinansielle konsekvenser i relation til indenrigsskibe/havne. I det omfang formandskabets kompromistekst accepteres vil disse imidlertid afhænge af, hvilke indenrigsfærger/havne man fra dansk side eventuelt beslutter skal være omfattet af reglerne. Denne beslutning forudsætter en nærmere sikringsmæssig analyse, og der kan derfor ikke gives et skøn på nuværende tidspunkt.

Efter det udvidede totalbalanceprincip kan staten helt eller delvis pålægges at finansiere den eventuelle sikringsmæssige opgradering af en række mindre færger, som enten er ejet af eller får dækket deres underskud af amter og kommuner. *For så vidt angår havneområdet er det den foreløbige vurdering, at der vil skulle ske kompensation i henhold til det udvidede totalbalanceprincip, men spørgsmålet er*

7

fortsat under overvejelse.

Konsekvenserne af den del af forslaget, som vedrører indførelse obligatoriske kontrolopkald til alle skibe før de anløber en havn i EU, kan endnu ikke vurderes.

De eventuelle udgifter, der vil være som følge af forslaget, herunder eventuel kompensation i henhold til det udvidede totalbalanceprincip, vil blive afholdt inden for de berørte myndigheders økonomiske rammer.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er ikke muligt at give et skøn over de samfundsøkonomiske konsekvenser. Den sikringsmæssige opgradering af de danske indenrigsfærger kan indebære økonomiske konsekvenser, *men vil i det omfang formandskabets kompromistekst accepteres afhænge af, hvilke indenrigsfærger/havne man fra dansk side eventuelt beslutter skal være omfattet af reglerne. Denne beslutning forudsætter en nærmere sikringsmæssig analyse, og der kan derfor ikke gives et skøn på nuværende tidspunkt.*

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg modtog grundnotat/aktuelt notat om sagen den 21. maj 2003 i forbindelse med Rådet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. juni 2003. Udvalget modtog endvidere en foreløbig orientering om sagen i forbindelse med Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. marts 2003, hvor sagen var på dagsordenen med henblik på Kommissionens foreløbige præsentation.

Dagsordenspunkt 2: Forslag til direktiv om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening. KOM(2003) 92 endelig.

1. Status

Kommissionen sendte 5. marts 2003 ovennævnte notat til Rådet.

Forslaget har angivet artikel 80, stk. 2 (transport) i TEF som hjemmel, og skal derfor vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i artikel 251 i TEF.

Baggrunden for direktivet er ulykken med olietankeren Prestige i november, 2002. Ulykken har sammen med ulykken med tankeren Erika i december, 1999 sat fokus på forebyggelse af havforurening stammende fra skibe.

På Det Europæiske Råds møde i København den 13. december 2002 udtrykte alle EU-medlemsstaternes stats- og regeringschefer deres bekymring over Prestige-ulykken og omtalte behovet for yderligere specifikke foranstaltninger vedrørende ansvar og dermed forbundne sanktioner. Rådet (ministrene for transport og telekommunikation) konstaterede på samlingen den 6. december 2002 med tilfredshed, at Kommissionen har til hensigt at forelægge et forslag til sikring af, at enhver person, der har forårsaget eller bidraget til en forureningsulykke ved grov uagtsomhed, pålægges passende sanktioner. Derudover udtalte Rådet (justits- og indenrigsministrene) den 19. december 2002, at man bør overveje supplerende foranstaltninger "med henblik på øget strafferetlig beskyttelse af miljøet, især havene".

I konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i Bruxelles den 20.-21. marts er forslaget omtalt, idet det hedder: ”Opfordrer Det Europæiske Råd til.....at der inden udgangen af 2003 på grundlag af Kommissionens nyligt fremsatte forslag vedtages en ordning med sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner på det relevante retsgrundlag overfor havforurening”.

Kommissionen præsenterede forslaget for Rådet (transport, telekommunikation, energi) den 27.-28. marts.

Aktuelt notat er oversendt til Folketinget den 20. marts 2003.

Europa-parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

Grundnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 12. maj 2003.

Efter den første behandling i Rådet har Kommissionen den 2. maj 2003 udsendt udkast til rammeafgørelse under Traktatens søjle III som indeholder de strafferetlige bestemmelser. Selve direktivforslaget er blevet justeret som konsekvens heraf.

Revideret grundnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 19. september 2003.

Forslaget er sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9. oktober med henblik på politisk drøftelse. Formandskabet har til det formål udsendt en række spørgsmål, som Rådets drøftelse skal basere sig på.

2. Formål og indhold

Formål

Formålet med direktivet er at gøre de internationale regler for forurening fra skibe til fællesskabsret og sikre, at der kan benyttes passende sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, mod personer, der gør sig skyldige i ulovlig udtømning. Det overordnede mål med direktivet er at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet mod forurening fra skibe.

Forslagets struktur

Forslaget indeholder to adskilte dele. For det første bliver nogle af reglerne i den internationale konvention af 1973 om forbyggelse af forurening fra skibe, samt 1978-protokollen hertil, med senere ændringer, ”Marpol73/78” for forurening fra skibe ved udtømning gjort til EU-ret, og der er

9

detaljerede bestemmelser om, hvordan disse regler skal håndhæves. For det andet fastslås det, at en overtrædelse af udtømningsreglerne skal betragtes som en strafbar handling, og medlemslandene forpligtes til at indføre visse former for strafferetlige sanktioner.

Forslagets anvendelsesområde, samt indhold

Forslaget indeholder blandt andet definitioner på begreber som ”juridisk person”, ”forurenende stoffer” og ”ulovlig udtømning”. Det fremgår, at ”olie” og såkaldte ”skadelige flydende stoffer i bulk” er omfattet af definitionen ”forurenende stoffer”. Dette svarer til definitionerne i den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, samt 1978-protokollen hertil (MARPOL)’s bilag I og II. Konventionen er en del af FN’s skibsfartsorganisation (IMO) og indeholder 6 bilag. Kommissionen har således skønnet, at de øvrige bilag ikke er relevante. Disse fire – udeladte – bilag drejer sig om almindeligt affald, kloakspildevand, skadelige flydende stoffer i emballeret form, og luftforurening fra skibe.

Direktivet finder anvendelse på havforurening fra skibe i alle EU’s kystfarvande, men strækker sig også ud til det åbne hav. Den eksklusive økonomiske zone er omfattet, for så vidt som en medlemsstat har fastlagt den i overensstemmelse med folkeretten.

I bilaget til direktivforslaget er der uddrag af de relevante dele af bilag I og II til MARPOL-konventionen. En del af disse bilag omfattes dog ikke af direktivforslaget.

Bilagene indeholder således udover reglerne om udtømning, der er medtaget i direktivforslaget, tekniske retningslinier for skibes indretning, samt krav om modtageordninger for rester af olie og skadelige flydende stoffer i bulk.

Det fremgår af bilagene til direktivforslaget, at udtømning ikke under alle omstændigheder er ulovlig.

Som hovedregel afhænger dette af skibets fart, udtømningshastighed, afstand fra kysten, samt koncentrationen og typen af det forurenende stof. Der er skærpede regler for særlige områder, herunder Østersøen, der ifølge MARPOL strækker sig til en breddeparallel gennem Skagen.

Ifølge forslaget udvides begrebet ulovlig udtømning i forhold til MARPOL, idet udtømning af forurenende stoffer der sker som følge af skade på et skib eller dets udstyr betragtes som ulovlig udtømning. Ifølge MARPOL skal ”hændelige uheld” undtages med mindre disse er foretaget med forsæt eller skaden burde have været forudset. Det skal dog bemærkes at I kommissionens forslag til rammeafgørelse svarer de udtømminger der er kriminaliseret til de udtømminger der ifølge MARPOL konventionen er ulovlige. Den udvidelse i forhold til MARPOL der lægges op til i direktivforslaget ledsages således ikke af en tilsvarende udvidelse i rammeafgørelsen.

Sanktioner

Ifølge det oprindelige forslag skal medlemsstaterne sikre, at ulovlig udtømning af forurenende stoffer samt deltagelse i og tilskyndelse til sådan udtømning regnes som en strafbar handling, når en sådan

handling begås forsætligt eller groft uagtsomt og er i strid med EU-lovgivningen. Direktivforslaget foreskriver, hvilke subjekter, der kan straffes, således at ikke blot ejeren straffes, men også andre involverede, for eksempel lastejeren eller klassifikationsselskabet. Der kan ikke tegnes forsikring mod bøderne.

Forslaget indeholder en bestemmelse, der forpligtiger medlemslandene til at sikre at ovennævnte overtrædelser kan straffes med sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelser og har afskrækkende virkning herunder for fysiske personer - i de alvorligste tilfælde - med frihedsstraf, dog med respekt af folkeretten.

Medlemslandene forpligtiges til at sikre, at også juridiske personers overtrædelser kan sanktioneres, og at der kan iværksættes sanktioner overfor såvel fysiske som juridiske personer i form af bødestraf og/eller konfiskation af provenuet eller andre sanktioner som forbud mod at drive virksomhed, for stedse eller for et bestemt tidsrum, anbringelse under rettens tilsyn, retslig likvidation, samt udelukkelse fra at modtage offentlige tilskud eller støtte.

10

Håndhævelse

Hvis der opstår mistanke til et skib i havn skal medlemsstaten undersøge sagen nærmere. Medlemsstaten skal i tilfælde af, at der er bevis for ulovlig udtømmning, underrette de relevante myndigheder. I et bilag til direktivforslaget er anført en ikke udtømmende liste over grunde til mistanke om ulovlig udtømmning, som for eksempel uregelmæssighed med hensyn til føring af oliejournal, eller aflevering af affald.

Hvis den formodede udtømmning er sket til havs, og skibet ikke anløber en medlemsstats havn, der er bekendt med oplysninger om sagen skal følgende foretages:

Hvis næste havn er indenfor EU skal de berørte medlemsstater samarbejde vedrørende sagen.

Hvis næste havn er udenfor EU skal den pågældende stat underrettes.

Beskyttelsesbestemmelse

Direktivet indeholder bestemmelser, der skal sikre at de foranstaltninger, der træffes i henhold til direktivet, ikke er diskriminerende, eller i strid med folkeretten, herunder Havretskonventionens kapitel XII om havmiljø, afsnit 7 om garantier i forbindelse med håndhævelse .

Følgebestemmelser

Det er i direktivet angivet, at medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder med Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur om indsats i tilfælde af både utilsigtet og forsætlig havforurening. Herunder skal der udvikles nødvendige informationssystemer til gennemførelse, herunder håndhævelse, af det foreliggende direktiv. Der er rapporteringspligt hver tredje år, og direktivet skal gennemføres senest 6 måneder efter, det har været offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende.

3. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

Kommissionen har ikke eksplicit redegjort for overensstemmelse med proportionalitetsprincippet og nærhedsprincippet. Direktivet vil medvirke til at sikre miljøbeskyttelse på havet, hvilket er en grænseoverskridende opgave og direktivet vil medvirke til at sikre gennemførelse og håndhævelse af EU retten, når det gælder forurening fra skibe. Regeringen vurderer at forslaget er i overensstemmelse med både proportionalitetsprincippet og nærhedsprincippet.

4. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser: Forslaget skønnes at have lovgivningsmæssige konsekvenser. Danmark har dog implementeret de pågældende dele af MARPOL. (Bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering, samt udtømmning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, samt bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999 om udtømmning af olie fra skibe). Ifølge begge bekendtgørelser er der mulighed for både bøde og frihedsstraf. Bekendtgørelserne har hjemmel i havmiljøloven (lov nr. 476 af 30. juni 1993 med senere ændringer. Der er ikke i selve havmiljøloven hjemmel til visse af de sanktioner, som direktivet omhandler, idet der dog pågår en nærmere undersøgelse af behovet for en lovændring.

Økonomiske og administrative konsekvenser : Forslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser.

Beskyttelsesniveau:

Forslaget vurderes i meget begrænset omfang at ændre beskyttelsesniveauet i Danmark, fordi Danmark stort set har indført en retstilstand, der svarer til forslaget.

Forslaget vurderes at have positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet i EU.

5. Høring

Forslaget blev sendt i høring 20. marts 2003 med frist til 23. april, 2003.

Ingeniørforeningen i Danmark påpeger, at direktivet ikke må stille de europæiske redere ringere end de ikke europæiske redere. Desuden bør det tilstræbes, at direktivet administreres ens i hele EU.

Ingeniørforeningen finder endvidere at direktivet ikke bør stå alene, men at der på internationalt plan sker en opstramning af for eksempel MARPL 73/78.

11

Danmarks Rederiforening er af den opfattelse, at direktivet ikke lever op til det fundamentale krav om hvad der er strafbart. Rederiforeningen finder såvel de danske som de internationale regler for værende fuldt tilfredsstillende. Rederiforeningen finder således ikke at direktivet for Danmarks vedkommende at kunne bidrage med noget nyt. Direktivet bør være i fuld overensstemmelse med MARPOL, hvilket ikke rigtigt synes at være tilfældet for så vidt angår udtømning som følge af skade på skibet eller dets udstyr. En række af sanktionerne som listet i artikel 6 synes at stride mod proportionalitetsprincippet. Basalt bør direktivet alene fastsætte, at der bør gælde bøde/fængselsstraf. Hvad der i øvrigt skal gælde bør afgøres nationalt.

Der bør medtages en mere generel bestemmelse om den strafferetlige beskyttelse af sigtede personer. Det synes at fremgå af direktivet, at offentlige myndigheder m.v. ikke kan pådrages strafansvar, hvilket ikke kan være meningen. Endelig finder Rederiforeningen, at erstatningsansvarskonventionerne ikke bør inddrages, da de erstatningsretlige overvejelser ganske adskiller sig fra de strafferetlige.

Danske Maritime på, at direktivet kun refererer til dele af MARPOL konventionen

og dermed at der i medlemsstaterne kan være forskellige bedømmelse af, hvilke overtrædelser der skal sanktioneres efter direktivet. Etablering af en EU – retlig norm vil betyde, at der overføres kompetence fra medlemsstaterne til EU. Danske maritime finder det betænkeligt, hvis hele MARPOL konventionen bliver fællesskabskompetence, og finder det ikke afgjort om det er hensigtsmæssigt, at EU optræder som part i IMO. Danske Maritime støtter, at den strafferetlige regulering foregår under søjle III i form af en rammeafgørelse og at denne rammeafgørelse bør afspejle den gennemførelse af MARPOL der allerede er sket i medlemsstaterne. Danske Maritime insisterer på at rækkevidden af det strafferetlige ansvar gøres klart, og at det ikke omfatter skibsværfter eller leverandører af maritimt udstyr.

Danmarks Fiskeriforening er enig i Kommissionens forslag, men anfører at der er behov for faciliteter til at skibe på lovlig vis kan komme af med spildolie og andre skadelige flydende stoffer. Fiskeriforeningen foreslår derfor permanent indsætning af spildolietankskibe i visse danske havne.

Friluftsrådet støtter Kommissionens forslag og imødeser tiltag der kan være med til at forhindre forurening fra skibe. Friluftsrådet støtter en harmonisering af EU's lovgivning så den tilpasses internationale regler.

Advokatrådet finder at der er behov for at præcisere definition af ”flydende materiel”, at der er behov for at udvide definitionen af juridiske personer, således at offentlige organer også kan pådrages et strafferetligt ansvar. Herudover finder Advokatrådet, at artikel 4 og 5 skal præciseres. Advokatrådet gør endeligt opmærksom på, at man finder det problematisk, hvis strafferetlig forfølgning kan finde sted på baggrund af den mistænkes egne journaler.

Københavns Kommune anfører, at direktivforslaget efterlader muligheder for at straf for en given overtrædelse udmåles forskelligt fra land til land. Københavns Kommune finder også, at der bør udarbejdes retningslinier for ledsageforanstaltninger til identifikation af skibe.

Danmarks Naturfredningsforening støtter Kommissionens forslag som et forsøg på at skærpe håndhævelsen af de internationale regler på dette område.

Grønlands Hjemmestyre afventer yderligere information vedrørende konsekvenserne for havmiljøloven udenfor grønlandsk søterritorium.

Forslaget er endvidere den 11. april blevet forelagt Miljøspecialudvalget i skriftlig procedure.

Der er modtaget høringssvar fra Danske Maritime, som støtter rammenotatets forslag om at en harmonisering af den strafferetlige behandling af ulovlige udtømninger sker under søjle 3, og at

harmoniseringen sker med udgangspunkt i den gennemførelse af MARPOL reglerne, der allerede er sket i medlemsstaterne. Danske Maritime mener endvidere, at man skal genoverveje støtten til at MARPOL reglerne gøres til EU ret. Endelig vil Danske Maritime insistere på, at rækkevidden af det strafferetslige ansvar gøres klart, herunder at det ikke kan udstrækkes til skibsværfter eller leverandører

12

af maritimt udstyr.

Greenpeace har fremført, at man finder det uklart, hvorvidt forslaget lægger op til fuldt erstatningsansvar for forureneren, således som Greenpeace ønsker det.

Danmarks Rederiforening finder, at alle lande allerede i dag bør have gennemført strafferetlige sanktioner for overtrædelse af MARPOL konventionen, at Havmiljøloven for Danmarks vedkommende er fuldt tilfredsstillende, og at der ikke forekommer at være behov for en EU regulering på dette område. Rederiforeningen mener i stedet, at Kommissionen burde have udarbejdet en oversigt over eksisterende strafferetlige sanktionsmuligheder i medlemsstaterne. Endvidere mener Rederiforeningen, at reglerne vedrørende "accidental discharge" går videre end MARPOL konventionen, og at nogle af de foreslåede strafferetlige foranstaltninger er for vidtgående. Der mangler ifølge Rederiforeningen en generel bestemmelse om strafferetlig beskyttelse af sigtede personer, og det er ikke klart hvorvidt der også kan pådrages offentlige myndigheder et straffeansvar, hvilket der efter foreningens opfattelse bør kunne.

Dagsordenspunkt 3: Forslag til ændring af beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinier for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

Nyt notat

1. baggrund og indhold.

I lyset af EU's udvidelse i 2004, vil det være nødvendigt at revurdere, hvordan de overordnede målsætninger for de transeuropæiske net om en effektiv fungerende og veludbygget infrastruktur, integration, eliminering af flaskehalse og forbedring af miljøet, bedst opfyldes. Endvidere bør der tages stilling til, hvorledes midlerne skal prioriteres, og hvilke projekter, der kan anses for særligt vigtige for den europæiske integration.

På den baggrund forventes Kommissionen at fremsætte forslag til revision af de gældende retningslinier for udviklingen af det transeuropæiske transportnet. Forslaget er endnu ikke fremsat, men forventes at basere sig på High Level gruppens rapport (Van Miert-rapporten) om identificering af prioriterede transeuropæiske transportprojekter frem til 2020, der blev offentliggjort den 30. juni 2003.

High Level gruppen, under ledelse af forhenværende næstformand for Europa-Kommissionen Karel Van Miert har på grundlag af projektforslag fremsendt af de deltagende lande udvalgt et antal projekter, der vurderes at være af fælles europæisk interesse. Projekterne opdeles i følgende lister:

Liste O: Eksisterende prioritetsprojekter som er på vej til at blive færdiggjort.

Liste 1: Prioritetsprojekter 2007-2020.

Liste 2: Prioritetsprojekter på længere sigt.

Liste 3: Projekter, som det anbefales at finansiere over strukturfondene eller samhørighedsfonden.

En fast forbindelse over Femern Bælt er medtaget i rapporten og fremstår på liste 1 over højt prioriterede projekter i EU frem til 2020 (projekt nr. 14).

Konceptet om sømotorveje ("Motorways of the Sea") er nævnt på den højt prioriterede liste 1.

Konceptet drejer sig om at støtte projekter af fælleseuropæisk interesse, der opgraderer omladningsfaciliteter og havneinfrastruktur med henblik på at overflytte godstransport fra vej til bl.a. søfart. Endvidere ønskes IT- og logistikløsninger fremmet for at gøre søfarten mere sikker og effektiv.

Det fremgår af rapporten, at projektforslag under konceptet for sømotorveje skal stilles af mindst to medlemslande, og at projekterne skal koncentreres om de største EU-havne.

I rapporten anføres, at der er problemer med at få færdiggjort de grænseoverskridende projekter, idet projektarbejdet med involvering af to Medlemslande vanskeliggør processen. Det foreslås derfor at EU fremover skal have en mere aktiv rolle ved projektstyregruppemøder m.v.

Kommissionen forventes på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. oktober 2003 at præsentere et forslag til revision af retningslinierne for det trans-europæiske transportnet.

2. Tidlige forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 4 a) og b): Eksterne relationer i luftfartssektoren. KOM(2003) 94.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen redegjorde i sin meddelelse af 26. februar 2003 for en "pakke" vedrørende forholdet til tredjelande på luftfartens område, der omfatter nedenstående elementer:

a) Forhandlingsmandat vedr. forhandling med USA

b) Forhandlingsmandat vedr. forhandling med tredjelande om bl.a. spørgsmålet om ejerskab og kontrol med luftfartsselskaber, og

c) Forslag til forordning om forhandling om og anvendelse af luftfartsaftaler mellem medlemslande og tredjelande

På Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. juni 2003:

vedtog Rådet en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med Amerikas Forenede Stater om at lade en fællesskabsaftale om oprettelse af et "åbent luftfartsområde" træde i stedet for de såkaldte "aftaler om fri konkurrence i luftrummet" samt andre mere restriktive aftaler, medlemsstaterne har indgået bilateralt;

vedtog Rådet en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med tredjelande om at lade en fællesskabsaftale træde i stedet for visse bestemmelser, som medlemsstaterne har indgået bilateralt;

nåede Rådet i afventen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse frem til en generel indstilling til et udkast til forordning om forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande.

Europa-Parlamentet har i sin førstebehandling den 2. september 2003 af forordningsforslaget (jf. punkt 1.c ovenfor) vedtaget en række ændringsforslag, hvoraf skal fremhæves: Parlamentet er af den opfattelse, at Kommissionen går for hurtigt frem og har derfor foreslået, at forhandlinger med tredjelande skal planlægges efter en tetrinsplan, der indledes med de mest liberalt indstillede lande. Med henblik på at give Kommissionen lidt mindre beføjelser end efter forordningsforslaget foreslår man en alternativ procedure for medlemslandenes notificering af Kommissionen vedr. forløbet af bilaterale forhandlinger. Endelig foreslår Parlamentet, at et medlemsland i sin ikke-diskriminerende behandling af EU-luftfartsselskaber kun skal tage hensyn til alle sådanne selskaber med licens udstedt af det pågældende medlemsland og ikke som i Kommissionens forslag til alle sådanne selskaber med en etablering der.

På Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10 oktober 2003 er udkastet til forordning om udkast til forordning om forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande, sat på dagsordenen med henblik på politisk enighed. Endvidere vil Kommissionen orientere om status på forhandlingerne med USA.

2. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Sagen om Kommissionens meddelelse med forslag til forordning om forhandling om og anvendelse af luftfartsaftaler mellem medlemslande og tredjelande blev forelagt til orientering den 21. marts 2003 samt til forhandlingsoplæg den 28. maj 2003.

Dagsordenspunkt 5: Forslag til forordning om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab. KOM(2002) 110.

Revideret notat.

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 beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Formålet med forslaget er at skabe et instrument, der beskytter EU-luftfartsselskaber, som leverer luftfartsydelse til eller fra Fællesskabet, mod tredjelandes luftfartsselskaber, som leverer subsidierede luftfartsydelse eller luftfartsydelse, som leveres til illoyale priser, og som forvolder skade på EU-luftfartsselskaber.

Kommissionen anfører, at Fællesskabet bør være i stand til at skride ind over for luftfartsselskaber, som modtager støtte fra tredjelandes regeringer, eller anden illoyal konkurrence som følge af tredjelandes kontrol med luftfartsselskaber. Endvidere skal forslaget ses i lyset af, at EU-luftfartsselskaber er underkastet strenge bestemmelser om statsstøtte.

Eksisterende retsinstrumenter, som i tilfredsstillende omfang gør det muligt at reagere i ovennævnte spørgsmål om støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra tredjelande, har dog forrang i forhold til dette forslag.

På grundlag af en skriftlig klage fra en person eller sammenslutning, som handler på vegne af Fællesskabets luftfartsindustri, eller efter initiativ fra Kommissionen selv indleder Kommissionen ifølge forslaget en undersøgelse af forhold vedrørende støtte til eller illoyal priskonkurrence fra tredjelandes luftfartsselskaber, forudsat at der foreligger tilstrækkeligt bevis for støtte (herunder om muligt oplysninger om størrelsen heraf) eller illoyal priskonkurrence, samt skade og årsagssammenhæng mellem de påståede støttede luftfartsydelse og den påståede skade (eller en klart forudseelig og overhængende trussel om forvoldelse af skade), som støtte eller illoyal priskonkurrence har forårsaget på et EU-luftfartsselskab.

I forbindelse med Kommissionens undersøgelse skal alle involverede parter have mulighed for at forelægge deres synspunkter.

Støtte foreligger ifølge forslaget, hvis der ydes et finansielt bidrag fra regeringen i et tredjeland, og hvis luftfartsselskabet herved opnår en fordel.

Illoyal priskonkurrence foreligger ifølge forslaget, når tredjelandes statskontrollerede luftfartsselskaber, som nyder godt af en ikke-kommerciel fordel f.eks. statsstøtte, hele tiden tilbyder billetter til en bestemt luftrute til priser, som er lavere end en nærmere defineret normal billetpris.

Hvis Kommissionens undersøgelse viser, at der foreligger støtte eller illoyal priskonkurrence med deraf følgende skade på et EU-luftfartsselskab, og beskyttelse af Fællesskabets interesser ud fra en helhedsvurdering kræver indgriben, fastsættes endelige foranstaltninger (fx afgifter eller restriktion af landingsrettigheder) med henblik på at eliminere eller afhjælpe støtte eller illoyal priskonkurrence. Endelige foranstaltninger kan efter anmodning (og tidligst et år efter fastsættelse) tages op til revision med henblik på eventuel ophævelse eller ændring, idet foranstaltningerne kun er i kraft, så længe det er nødvendigt for at afhjælpe skadevoldende støtte eller illoyal priskonkurrence.

Ifølge forslaget bør størrelsen af de endelige foranstaltninger rettet mod et tredjelandes luftfartsselskab under ingen omstændigheder overstige værdien af den ikke-kommercielle fordel, som luftfartsselskabet har nydt godt af.

Midlertidige foranstaltninger kan fastsættes, hvis Kommissionen har foretaget en foreløbig, positiv

højt pålægges i seks måneder.
Beslutning om endelige og midlertidige foranstaltninger samt revision af endelige foranstaltninger træffes i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999.

Kommissionens undersøgelse kan afsluttes uden fastsættelse af midlertidige eller endelige foranstaltninger, såfremt en fremsat klage trækkes tilbage, såfremt foranstaltninger vurderes at være unødvendige, såfremt et tredjelandes regering giver tilsagn om at eliminere eller begrænse støtte til eller kontrol med et luftfartsselskab, eller såfremt det pågældende luftfartsselskab reviderer sine billetpriser. Europa-Parlamentets plenarforsamlingen vedtog den 14. januar 2003 sin betænkning om Kommissionens forslag, og har dermed afsluttet sin første læsning over forslaget. Grundlæggende støtter Parlamentet, at man med forslaget introducerer retlige instrumenter, der giver EU mulighed for at respondere på illoyal priskonkurrence fra tredjelandes luftfartsselskaber. Parlamentet finder på visse områder, anledning til at stille forslag om en stramning af sanktionsbestemmelserne.

2. Gældende dansk lovgivning på området

Der er ingen dansk lovgivning på området, men de cirka 75 bilaterale luftfartsaftaler, som Danmark har med tredjelands, indeholder bestemmelser om ikke-diskriminering, priser m.m., som folkeretligt forpligter Danmark.

Der er ingen fællesskabsregler inden for dette specifikke område.

3. Høring

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

AOPA Danmark, Dansk Flyvelederforening, Dansam, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervenes Transportudvalg, Billund Lufthavn, Cimber Air A/S, Danish Air Transport, Københavns Lufthavne A/S, Maersk Air, Newair, Premiair A/S, SAS, Star Air A/S, Sterling European, Sun-Air of Scandinavia A/S, og Aalborg Lufthavn.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) bemærker, at forslaget principielt omfatter to hovedområder, dels den såkaldte ”støtte” omfattende et eller andet finansielt bidrag til et luftfartsselskab (med mindre subsidiet er til rådighed for alle tjenesteydelsesleverandører) fra regeringer i lande, der ikke er medlem af Fællesskabet, hvorved der opnås en fordel, dels såkaldt ”illoyal priskonkurrence”, hvor statskontrollerede ikke-EU-luftfartsselskaber gennem en ikke kommerciel fordel har lavere billetpriser end den normale pris.

ETU bemærker endvidere, at statsstøtte til selskaber, hvad enten de er hjemmehørende i Fællesskabet eller udenfor, generelt kan være til stor skade for den kommercielle udvikling inden for den pågældende branche eller det pågældende område. ETU kan derfor i princippet støtte det foreliggende forslags intentioner med henblik på at imødegå sådanne bidrag til luftfartsselskaber fra regeringer i lande, der ikke er medlem af Fællesskabet, samt statskontrollerede ikke-EU-luftfartsselskaber. På den anden side bør det også bemærkes, at en sådan imødegåelse i visse tilfælde kan være et tveægget sværd og under alle omstændigheder må ses i sammenhæng med de generelle relationer til de lande, som eventuelle imødegåelser rettes imod.

ETU anfører endelig, at det meget ofte vil være forbundet med betydelig vanskelighed entydigt at konstatere en skadevirkning. Særligt for så vidt angår illoyal priskonkurrence vil det efter ETU's opfattelse såvel i teori som i praksis stort set være umuligt i et ellers frit globalt marked objektivt at fastsætte en sammenlignelig billetpris.

Det kunne derfor ifølge ETU overvejes, om det i forslagets artikel 12 foreslåede udvalg, der skal bistå Kommissionen, i stedet for den foreslåede rådgivningsprocedure bør anvende beskyttelsesproceduren i artikel 6 i afgørelse 1999/468/EF.

Maersk Air finder det positivt, at Kommissionen nu har taget initiativ til at indføre et regelsæt, hvorefter der kan træffes foranstaltninger over for illoyal konkurrence fra tredjelandes

luftfartsselskaber på at støtte og fra Fællesskabet i tilfælde af et eventuelt forslag. Maersk anfører, at dette skal ses i lyset af, at Fællesskabets egen luftfartsindustri er underkastet strenge regler om statsstøtte.

SAS mener, at konkurrenceforvridning er et tilbagevendende fænomen inden for luftfarten, og har derfor sympati for Kommissionens forsøg på at løse dette problem. Rent principielt kan SAS acceptere forslaget, som kan ses som en modvægt til tilsvarende lovgivning i fx USA. Forslaget er dog begrænset til at omfatte statsstøtte og prisdumping, mens lovgivningen i USA omfatter langt flere områder.

SAS anfører, at det fremgår af forslagens begrundelse, punkt 6, at dette instrument ikke erstatter "luftfartsselskabernes aftaler med tredjelande", og at disse aftalers retsinstrumenter har "forret i forhold til denne forordning". Siden luftfartsselskaberne ikke har nogen aftaler med tredjelande, må det være de bilaterale luftfartsaftaler, som menes.

SAS er i tvivl om, hvordan denne forordning skal kunne virke parallelt med de eksisterende bilaterale luftfartsaftaler. Forordningen kan komme i konflikt med disse luftfartsaftalers konsultations- og voldgiftsklausler.

SAS mener derfor, at forordningens forhold til de bilaterale luftfartsaftaler bør præciseres, og at der bør foretages en nærmere afklaring af medlemslandenes og Kommissionens kompetencer.

Endvidere mener SAS, at det er mindst lige så vigtigt at få etableret strengere regler om statsstøtte inden for EU, som at få etableret en ordning, der retter sig mod tredjelande. For SAS er den konkurrenceforvridning, som sker på grund af forskellige støtteordninger fra EU's medlemslande, langt mere alvorlig end den konkurrenceforvridning, som kan opstå via støtte til luftfartsselskaber uden for det europæiske Fællesskab.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

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

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen har ikke beskrevet forslaget i forhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet. Det er regeringens opfattelse, at der er behov for tiltag på fællesskabsplan, og at nærheds- og proportionalitetsprincippet er opfyldt henset til, at det nu fremgår af forordningen, at forordningen er subsidiær i forhold til de eventuelle instrumenter/sanktioner, der er tilgængelige i de enkelte medlemslandes bilaterale luftfartsaftaler med tredjelande.

7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Grundnotat er sendt til udvalget den 12. april 2002 og supplerende grundnotat er sendt til udvalget den 6. maj 2002. Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 21. marts 2003 til orientering.

Dagsordenspunkt 6: Forslag til forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører. KOM(2002) 521.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

Forslag er fremsat i henhold til EF-traktatens artikel 80, stk. 2. Forslaget skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet i henhold til EF-traktatens art. 251. Forslaget har til formål at skabe en legal ramme for de forsikringsvilkår og minimumsbeløb, som EU- og tredjelandes luftfartsselskaber og luftfartsoperatører skal iagttage i forhold til dækning af deres ansvar for skade på passagerer, bagage, gods og tredjepart.

Kommissionen anfører, at det er vigtigt at sikre en passende minimumsforsikringsdækning i forhold til luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker og skade på passagerer, bagage, gods og tredjepart.

De eksisterende fællesskabsbestemmelser om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (jf. forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992) indeholder alene krav om, at luftfartsselskaber skal have "tegnet en forsikring til dækning af erstatningsansvar i forbindelse med uheld, specielt med hensyn til passagerer, bagage, gods, post og tredjepart". Bestemmelserne fastsætter ikke nærmere betingelser, vilkår eller beløbsstørrelser for luftfartsselskabernes forsikringer.

Forslaget tager udgangspunkt i myndighedsorganisationen ECAC's (European Civil Aviation Conference) resolution fra december 2000 om minimumsforsikringskrav til dækning af ansvar for skade på passagerer og tredjepart.

Forslaget skal endvidere ses i lyset af de eksisterende bestemmelser om ansvar for skade på passagerer, bagage og gods i Montreal-konventionen (om international luftbefordring, som Fællesskabet besluttede at vedtage og ratificere den 5. april 2001), de eksisterende fællesskabsbestemmelser om ændring af Fællesskabets bestemmelser om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker (jf. forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002) samt national lovgivning om luftfartsselskabers og luftfartsoperatørers erstatningsansvar.

Forslaget tilsigter ikke at ændre de eksisterende bestemmelser om luftfartsselskabers og luftfartsoperatørers erstatningsansvar, men fastsætter alene bestemmelser om minimumsforsikring i tilknytning til de eksisterende bestemmelser om luftfartsselskabers og luftfartsoperatørers erstatningsansvar.

Forslagets bestemmelser finder anvendelse på alle EU- og tredjelands luftfartsselskaber og luftfartsoperatører, som flyver inden for, ind i/ud af eller over Fællesskabets område.

Disse luftfartsselskaber og luftfartsoperatører skal ifølge forslaget have tegnet forsikring for ansvar for skade på passagerer, bagage, gods og tredjepart. Forsikringen skal omfatte alle flyvninger og blandt andet indeholde dækning for skader som følge af krig, terror, sabotage og civile uroligheder.

Da der er tale om minimumsbeløb, hindrer ikke det enkelte medlemsland i nationalt at kræve højere minimumsforsikringsbeløb end de af Kommissionen foreslåede.

Kommissionen foreslår, at der fastsættes minimumsforsikringsbeløb

- 1) for skade på passagerer og deres bagage på 250.000 SDR for passagerer på såvel erhvervsmæssige (d.v.s. hvor en passager har betalt for flyvningen) som ikke-erhvervsmæssige flyvninger (d.v.s. hvor flyvningen udføres i privat regi),
- 2) for skade på gods på 17 SDR pr. kilo på såvel erhvervsmæssige som ikke-erhvervsmæssige flyvninger.

(SDR er en særlig trækningseenhed, 1 SDR svarer til ca. 10 kr.)

Kommissionen foreslår endvidere, at der fastsættes minimumsforsikringsbeløb for skade på

19

tredjemand på mellem 80 mio. og 600 mio. SDR afhængigt af størrelsen på luftfartøjet:

Kategori 1:	Luftfartøj < 25.000 kg i MTOW	80 mio. SDR
Kategori 2:	Luftfartøj < 50.000 kg i MTOW	270 mio. SDR
Kategori 3:	Luftfartøj < 200.000 kg i MTOW	400 mio. SDR
Kategori 4:	Luftfartøj > 200.000 kg i MTOW	600 mio. SDR

(MTOW er en forkortelse for et luftfartøjs maksimale take-off vægt)

Medlemslandene har ifølge forslaget pligt til at sikre, at luftfartsselskaber og luftfartsoperatører til enhver tid opfylder de fastsatte minimumsforsikringskrav. Forslaget indeholder muligheder for sanktioner, hvis kravene til minimumsforsikringsdækningen ikke er opfyldt.

Europa-Parlamentet har gennemført den første læsning af Kommissionens forslag og afgav udtalelse den 13. maj 2003.

Europa-Parlamentet har fremsat 20 ændringsforslag, hvoraf særligt skal fremhæves

forslag til definition af "passager" i artikel 3. Ifølge Europa-Parlamentet er en "passager" enhver person, som med luftfartsselskabets vidende er ombord på et luftfartøj, bortset fra

kabinebesætningsmedlemmer
forslag om opdeling af luftfartøjer i flere vægtkategorier end foreslået af Kommissionen (jf. kategorierne ovenfor) samt generelt lavere minimumsforsikringsbeløb for så vidt angår skade på tredjemand i artikel 7,

forslag om, at minimumsforsikringsbeløbene, som de fremgår af artikel 7, skal begrænses til den maksimale dækning, som er til rådighed på det kommercielle forsikringsmarked fra tid til anden.

2. Gældende dansk ret

Bekendtgørelse nr. 504 af 27. juni 1991 om minimumsgrænser for ansvarsforsikring for luftfartøjer i henhold til luftfartslovens § 130, stk. 1, og om ansvarsforsikring for udenlandske luftfartøjer.

Forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, artikel 7.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos følgende organisationer:

SAS, Maersk Air, Dansk Industri, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Nordisk Flyforsikringsgruppe, Rådet for Større Flyvesikkerhed, Kgl. Dansk Aeroklub, AOPA Danmark, Cimber Air A/S, Premiair A/S, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Star Air A/S, Erhvervenes Transportudvalg A/S, Sterling European Airlines A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S, Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn, Dansam, Aalborg Lufthavn og SID.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

SAS sætter i høj grad spørgsmålstegn ved behovet for yderligere lovgivning på det aktuelle område.

For det tilfælde, at Kommissionens forslag skal finde anvendelse, sætter SAS spørgsmålstegn ved de meget høje erstatningsniveauer i forslaget. SAS tolker Kommissionens forslag således, at der skal tegnes forsikring på basis af "any one occurrence". Det bør være de skandinaviske myndigheder bekendt, at forsikringsmarkedet for nuværende ikke tilbyder en sådan dækning for hændelser forårsaget af krigs- og terrorhandlinger.

Maersk Air bemærker indledningsvist, at selskabet generelt og ud fra princippet om ikke-diskrimination kan tilslutte sig, at der indføres fælles minimumsforsikringskrav for de luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, der flyver til eller fra en lufthavn beliggende i Fællesskabet, eller som overflyver en medlemsstats territorium. Det synes ikke helt klart at fremgå af teksten, om forslaget er baseret på "any one occurrence" eller "aggregated". Et eventuelt krav om SDR 400 eller 600 mio. på "any one occurrence" kan - i det nuværende marked - ikke opfyldes. Desuden vil det være uhensigtsmæssigt at operere med to systemer som foreslået i Artikel 5, stk. 2 - hvis et tredjeland ikke

har finansiell evne til at tegne de nødvendige ansvarsforsikringer, må den stat, hvor det pågældende luftfartsselskab er registreret, stille nødvendig garanti over for forsikringsselskabet, således at påkrævet forsikring kan tegnes. Maersk Air vedlægger til deres høringssvar desuden et brev fra IACA (International Air Carrier Association) til Ms. Loyola de Palacio i Kommissionen, hvis indhold selskabet kan tilslutte sig. Brevet indeholder klar positiv stillingtagen til ICAO's forslag om "Global-time" og gør sig til fortaler for en forlængelse af de nationale garantiordninger, indtil ICAO-ordningen kan træde i kraft.

Dansk Industri er bekendt med høringssvarene fra SAS og Maersk og kan tilslutte sig deres bemærkninger.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning skønner:

- at forslaget vil lægge væsentlige hindringer i vejen for skole- og fritidsflyvning,
- at passageransvarsforsikring ikke mere vil være baseret på objektivi ansvar og culpa,
- at minimumsforsikring for erstatningsansvar over for tredjepart skønnes urimelig høj især for mindre fly,
- at dette forslag ikke giver ens konkurrenceregler inden for luftfart,
- at der er fare for ulovlig statsstøtte, hvis visse stater giver deres luftfartsvirksomheder statslig reassurance,
- at en løsning baseret på bankgarantier næppe er økonomisk gennemførlig for størstedelen af

de danske virksomheder, at det er tvivlsomt, om det er muligt at finde egnede forsikringselskaber, der vil påtage sig at tegne forsikringer, at en ikrafttræden af forordningen i sin nuværende form givetvis vil medføre en kraftig reduktion af dansk flyvning, såvel erhvervsmæssig som ikke-erhvervsmæssig, og give de resterende erhvervsmæssige virksomheder vanskelige overlevelselsvilkår på grund af store forsikringspræmier og udenlandsk konkurrence. Nordisk Flyforsikringsgruppe vil foreslå, at Kommissionen laver en forordning, der tager højde for al flytrafik inden for EU, idet et mellemstort privat-/ firmafly ved en terrorhandling kan forvolde lige så megen skade på tredjemand, som en "kommerciel" airlines fly kan. De nævnte minimumsforsikringskrav på SDR 250.000 over for passagerer er fuldstændig utilstrækkelige og misvisende for det krav, en flyejer kan ifalde ved en passagers tilskadekomst ombord i et fly. Dækning for krig og terror kan købes (det er dog teknisk vanskeligt), og det foreslås, at dækningen gøres specifikt lovpligtig, hvis EU ønsker at sikre sig, at det enkelte fly har de nødvendige dækninger. Rent praktisk er det på nuværende tidspunkt kun muligt at købe dækning op til USD 50.000.000 for tredjemandsansvar for krig på det traditionelle forsikringsmarked. For summer over dette beløb kan der kun købes dækning fra et par få selskaber, hvilket ofte er dyrt og besværligt. Sidst men ikke mindst foreslås det, at man én gang for alle gør det lovpligtigt at tegne passageransvarsforsikring for såvel private som kommercielle flyvninger. Rådet for Større Flyvesikkerhed er som udgangspunkt enig med den fælles transportpolitik om en passende minimumsforsikringsdækning af luftfartselskabers erstatningsansvar. Dette bør dog også gælde for øvrige luftoperatører som en naturlig harmonisering af den grænseoverskridende flytrafik uanset om denne er kommerciel eller privat. Formålsparagraffen i forslaget forstås således, at enhver privat operation, der ikke kræver tilladelse, ikke er omfattet af forslaget. Forslaget indebærer en vidtgående udvidelse for private luftfartsoperatører med hensyn til præmieudgifterne, hvilket vil belaste flyvningen. At udvide en forsikringsaftale automatisk til pr. definition at omfatte risici, der er krigshandlinger, terrorisme osv. må anses for at være en ikke-dækningsbar mulighed, idet dækningsmarkedet for flyrisici er ét marked og krigsdækninger et helt andet. Rådet anbefaler, at

21

skadessituationens definition redigeres, så den har sammenfald med forsikringsrettens begreber. Bl.a. anvendes begrebet "hændelse", som ikke kan anses for dækkende for et ansvarskrav. Ad Artikel 7, 2 fremgår det hvorledes luftfartsselskabernes minimumskrav stilles for kategori 1-2-3-4 luftfartøjer. Rådet bemærker, at bestemmelsen gælder analogt for luftfartøjsoperatører, hvilket må anses for at være helt uden for enhver statistisk, aktuarmæssig og forsikringsmæssig risikovurdering, samt uden sædvane i obligationsrettens sædvanlige forhold om vurdering af tab omkring ansvarspådragende handlinger og tab.

Kongelig Dansk Aeroklub bemærker at forslaget, som det nu foreligger, udgør en meget radikal ændring af de gældende regler. Forslagets rækkevidde kan ikke bedømmes. Forslaget afspejler ikke en differentiering af den potentielle fare som et mindre luftfartøj kan forvolde i forhold til et stort. Af forslaget fremgår, at mindre luftfartøjer som ikke er motordrevne, ultralette samt rundflyvninger alene skal være ved forsikringskrav jævnfør national lov. Denne sondring findes at burde omfatte luftfartøjer – single engine – op til 2000 kg. Det er klubbens umiddelbare opfattelse, at forslaget radikalt vil bremse flyvning med små fly.

AOPA Danmark bemærker at en harmonisering af regelsættet indenfor EU som udgangspunkt er fornuftig. Men i det foreliggende forslag er det umiddelbart vanskeligt at vurdere de egentlige konsekvenser for brugerne, idet der mangler en konsekvensberegning i form af ændrede forsikringssummer. Desuden anses minimumsforsikringen for erstatningsansvar over for tredjepart for urimelig høj, især for mindre fly. Forslaget afspejler ikke forskellen på den potentielle fare for hhv. et mindre og et større luftfartøj, hvilket ses i den nugældende luftfartslov. Det er AOPA Danmark's klare opfattelse, at forslaget vil reducere muligheden for at anvende mindre fly til transport.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at indebære en ændring af bekendtgørelse nr. 504 af 27. juni 1991 om

minimumsgrænser for ansvarsforsikring for luftfartøjer i henhold til luftfartslovens § 130, stk. 1, og om minimumsforsikring for udenlandske luftfartøjer.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslagets krav om minimumsforsikringer vil i visse tilfælde kunne føre til øgede forsikringsomkostninger for luftfartsselskaber og luftfartsoperatører. Det er imidlertid ikke muligt at komme nærmere ind på omfanget heraf, eftersom dette vil afhænge af de endelige minimumsforsikringsbeløb samt mulighederne for at tegne de enkelte forsikringer på forsikringsmarkedet.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at indførelsen af minimumsforsikringskrav kan bidrage til at fremme målene for det indre luftfartsmarked ved at fjerne konkurrenceforvriddninger. Fællesskabet kan derfor mere effektivt gennemføre målene ved hjælp af harmoniserede regler. Forordningen begrænser sig til de minimumsbestemmelser, der er nødvendige for at opfylde de tilstræbte mål, og går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Kommissionen konkluderer, at forordningen er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 7: Forslag til direktiv om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet. KOM(2002) 769.

Genoptrykt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har med henvisning til traktatens artikel 71, stk. 1 fremsat forslag til minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet. Forslaget skal vedtages efter artikel 251 fælles beslutningstagen mellem Rådet og Parlamentet.

På baggrund af de tragiske ulykker i Mont Blanc-tunnelen og Tauern-tunnelen i 1999 og Gotthard-tunnelen i 2001 anfører Kommissionen i sin hvidbog fra 2001 "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – de svære valg", at der er behov for at harmonisere minimumssikkerhedsstandarderne for at garantere et højt sikkerhedsniveau for brugerne af tunneler.

Det Europæiske Råd har ved flere lejligheder, bl.a. den 14.-15. december 2001 i Laeken understreget, at der er et presserende behov for tiltag til forbedring af tunnelsikkerheden.

Kommissionens forslag til direktiv har primært til formål at forebygge kritiske hændelser, der bringer menneskeliv, miljø og tunnelinstallationer i fare, samt sekundært at begrænse eventuelle følger af uheld og brand.

Kommissionen anfører, at de væsentlige grunde til, at vejulykker forekommer, er ukorrekt adfærd fra trafikanternes side, utilstrækkelige installationer på vejnettet, køretøjer med tekniske defekter og andre fejl (fx elektriske systemer og fejl i bremses eller overophedede motorer) og problemer med lasten.

På den baggrund påpeger Kommissionen, at såfremt ulykker og følgerne heraf skal holdes på et minimum, er der behov for at træffe vejsikkerhedsforanstaltning af strukturel, teknisk og organisationsmæssig karakter. Foranstaltningerne skal gælde for alle faktorer, dvs. trafikanter, beredskabstjenester, infrastruktur og køretøjer.

Kommissionens forslag skal gælde for alle tunneler i det transeuropæiske vejnet med en længde på over 500 meter, hvad enten de er i drift, under bygning eller under projektering.

I Bilag I til forslaget foreslår Kommissionen en række sikkerhedsforanstaltninger afhængigt af

tunneltype (enkeltrør eller dobbeltrør), længden på tunnelen, trafikstrømmen (ensrettet eller kørsel i to retninger) og mængden af trafik. Afhængigt heraf stilles forskellige krav til flugtveje, ventilation, nødudgange, afstand mellem holdepladser mv. Endvidere fastlægges en række minimumsudstyr til tunneler i form af markering af flugtvej med skiltning, ildslukkere, radiospredningsudstyr, overvågningsudstyr mv.

For så vidt angår eksisterende tunneler kan medlemsstaterne indføre alternative risikobegrænsende foranstaltninger i eksisterende tunneler, hvis omkostningerne ved sikkerhedsforanstaltningerne er betydeligt mere bekostelige end tilsvarende ny tunneler.

Medlemsstaterne kan specificere strengere krav under forudsætning af, at de ikke er i modstrid med kravene i direktivforslaget.

For så vidt angår organisatoriske foranstaltninger foreslår Kommissionen, at hver medlemsstat udpeger en eller flere administrativ(e) myndighed(er), som kan oprettes på nationalt, regionalt eller lokalt plan. Den administrative myndighed har det generelle ansvar for alle tunnelernes sikkerhedsaspekter og træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre overholdelsen af direktivets minimumskrav. Endvidere kræves der en godkendelse fra den administrative myndighed for idriftsætning af en ny tunnel og ombygning af eksisterende tunnel.

Kommissionen foreslår desuden, at hver medlemsstat udpeger et teknisk inspektionsorgan, som foretager evalueringer, test og inspektioner på den administrative myndigheds vegne.

23

For hver tunnel skal den administrative myndighed anerkende én enkelt driftsledelse, der er det private eller offentlige organ, der har ansvaret for tunnelens drift. Driftsledelsen udnævner for hver enkelt tunnel en sikkerhedsansvarlig, som overvåger alle forebyggende og beskyttende foranstaltninger, der garanterer brugernes sikkerhed. Den sikkerhedsansvarlige skal være uafhængig i alle sikkerhedsmæssige spørgsmål og skal bl.a. planlægge, gennemføre og evaluere redningsindsatser, tilrettelægge redningstjenesters organisation, deltage i udarbejdelsen af sikkerhedsplaner og uddanne driftspersonalet og redningstjenesterne samt tilrettelægge øvelser med regelmæssigt mellemrum.

Ifølge Kommissionens forslag er tunneler under projektering og tunneler, der er bygget, men endnu ikke åbnet, omfattet af direktivet. For så vidt angår tunneler, der har været åbne for offentlighed i højst 18 måneder efter direktivets ikrafttræden, skal den sikkerhedsansvarlige inden et år vurdere, om tunnelen opfylder de sikkerhedsmæssige minimumskrav. Om nødvendigt skal den sikkerhedsansvarlige foreslå en plan for, hvordan tunnelen skal tilpasses direktivets krav.

Ombygningen af tunneler i overensstemmelse med planen må ikke strække sig over mere end 10 år.

Derved sikres det ifølge Kommissionen, at alle tunneler opfylder kravene inden for en 10-årig periode. Kommissionen foreslår endvidere, at inspektionsorganet udfører regelmæssige inspektioner for at sikre, at alle tunneler lever op til direktivets bestemmelser.

Kommissionen tilpasser bilagene i direktivet til den tekniske udvikling i henhold til udvalgsproceduren (forskriftsudvalg).

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

2. Gældende dansk ret

Direktivet omfatter tre danske tunneler længere end 500 meter på det transeuropæiske vejnet. De berørte tunneler er Drogdentunnelen, Tårnbytunnelen og Limfjordstunnelen.

Dansk lovgivning indeholder ikke specifikke krav til udformning og indretning af vej-tunneller. Før bygning af vej-tunneler har der i hvert enkelt tilfælde været udarbejdet en anlægslov. I bemærkningerne hertil har der været foreskrevet geometriske og tekniske specifikationer. Ved fastlæggelse af de sikkerhedsmæssige krav har man anvendt internationale standarder og erfaringer på området.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos Sund & Bælt, Øresundsbro Konsortiet, Rådet for større færdselssikkerhed, De Samvirkende Invalideorganisationers (DSI), Dansk Transport og Logistisk, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, AHTS, Dansk Handel og Service, International Transport Danmark, Forbrugerrådet, Dansk Industri og LO.

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

Sund & Bælt den stigende grænseoverskridende mobilitet støtte et forslag til direktiv om tunnelsekkerhed. Man finder dog, at det foreliggende forslag, for så vidt angår de tekniske krav, er for detaljerede til at være egnet som lovgivningsstof. Endvidere finder **Sund & Bælt**, at den organisatoriske model, specielt for medlemsstater med få tunneler, er for omfattende og ansvarsfjernede for den driftsansvarlige organisation.

Sund & Bælt vurderer at de foreslåede krav er så omkostningstunge, specielt for opgraderingen af eksisterende tunneler, at gennemførelsen i de fleste medlemsstater nødvendigvis må indgå i en prioritering af andre samfundsopgaver og specielt i af andre sikkerhedsfremmende trafikinvesteringer.

Sund & Bælt finder derfor, at direktivet i væsentlig grad bør baseres på tilførsel af fællesskabsmidler eller rumme bedre prioriteringsmuligheder for de enkelte medlemsstater sammen med forlænget implementeringsperiode.

For så vidt angår sikkerhedsfremmende foranstaltninger finder **Sund & Bælt**, at det er en mangel, at forslaget ikke rummer krav eller henstillinger om minimering af omfanget af udstyr i tunneler eller om at udstyret skal have et minimalt servicebehov, da en serviceindsats, der griber ind i trafikken, rummer alvorlige risici. På den baggrund finder **Sund & Bælt** det bemærkelsesværdigt, at nødspor (kontinuert