

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

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 252)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	22. november 2002

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 29. november 2002 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. december 2002 – vedlægges Trafikministeriets og Økonomi- og Erhvervsministeriets notat om de punkter, der forventes optaget på dagsordenen fsva. transportdelen.

TRAFIKMINISTERIET J.nr. 121-40

ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET November 2002

-
-
-
-

Aktuelt notat:

Transportdelen:

Dagsordenspunkt 11: Forslag til forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, KOM(2001) 784. [*](#)

- *Politisk enighed*

Dagsordenspunkt 12: Forslag vedrørende gennemførelsen af et Fælles Europæisk Luftrum KOM(2001) 123, KOM (2001) 564. [*](#)

- *Politisk enighed*

Dagsordenspunkt 13: Meddelelse fra Kommissionen om følgerne af Domstolens afgørelse af 5. november 2002 for den europæiske luftfartspolitik. [*](#)

- *Præsentation ved Kommissionen*

Dagsordenspunkt 14: Forslag til EU's anden jernbanepakke, KOM(2002) 21-25. [*](#)

- *Orienterende debat*

Dagsordenspunkt 15 a): Generelle spørgsmål i forbindelse med transit gennem Alperne. [*](#)

Dagsordenspunkt 15 b): Forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807. [*](#)

Dagsordenspunkt 15 c): Forslag til forordning om ændring af protokol nr. 9 i tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige vedrørende økopointsystemet for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2000) 862. [*](#)

- *Fælles tilgang*

Dagsordenspunkt 16: Forslag til forordning om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe – KOM(2002) 396 [*](#)

- *Fælles indstilling/ vedtagelse*

Dagsordenspunkt 17: Forslag til forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM (2002) 54, (Marco Polo programmet). [*](#)

- *Politisk enighed*

Dagsordenspunkt 18: Galileo. [*](#)

- *Konklusioner*

Dagsordenspunkt 19: Revision af Rådets strategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling i EU's transportpolitik - Cardiff-processen. [*](#)

- *Konklusioner*

Dagsordenspunkt 11: Forslag til forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, KOM(2001) 784.

Revideret notat

1. Baggrund og indhold.

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

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

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

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

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

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

Kommissionen foreslår derfor en ordning, hvorefter et luftfartsselskab i forbindelse med afvisning (i modsætning til i dag) skal være forpligtet til at opfordre passagerer til frivilligt at afgive deres pladser mod en kompensation, som skal forhandles på stedet. Kompensationen vil dermed afspejle den værdi, som den enkelte passager tillægger ulejligheden.

Hvis der ikke er et tilstrækkeligt antal frivillige passagerer, skal det være tilladt at afvise passagerer, som i så fald skal kompenseres med et fast beløb, som skal være stort nok til dels at kompensere for ulejligheden, dels at afskrække luftfartsselskaberne fra at overbooke i for stort omfang. Kommissionen foreslår kompensationsbeløb på 750 € (ca. 5.500 kr.) for flyvninger på under 3.500 km, 500 € (ca. 11.000 kr.) for længere flyvninger. (Kompensationen kan i visse tilfælde halveres og kan efter aftale udbetales i rejsekuponer el. lign). Kompensationsbeløbene er betydeligt højere end i den gældende forordning, og Kommissionen påpeger i den forbindelse, at afvisning af passagerer kun bør forekomme undtagelsesvist.

Hvis en passager afvises fra boarding, får vedkommende desuden valget mellem refusion af billetens pris (forudsat rejsen ikke længere tjener noget formål) samt evt. gratis hjemrejse snarest muligt, eller omlægning af rejsen snarest muligt eller på et senere tidspunkt efter passagerens eget valg. Frivillige passagerer har i følge forslaget tilsvarende rettigheder. Passagerer, som afvises fra boarding, skal desuden have bistand i form af måltider og evt. hotel.

Aflyses en flyvning forud for afgangstidspunktet af grunde, som luftfartsselskabet er ansvarlig for, er luftfartsselskabet forpligtet til at opfordre passagerer til frivilligt at afgive deres pladser mod en kompensation, som skal forhandles på stedet.

Hvis luftfartsselskabet ikke kan komme overens med passagerer til en aflyst flyvning om en kompensation, skal disse passagerer tilbydes kompensation og anden bistand svarende til, hvad der tilbydes passagerer, som afvises fra boarding.

Hvis en flyvning forsinkes ud over det planlagte afgangstidspunkt (med to, henholdsvis fire timer, alt efter flyvningens længde), mener Kommissionen ikke, at luftfartsselskaberne under de nuværende forhold skal være forpligtet til at yde kompensation til forsinkede passagerer. Passagererne skal dog tilbydes valget mellem refusion af billetens pris (forudsat rejsen ikke længere tjener noget formål) samt evt. gratis hjemrejse snarest muligt eller mellem omlægning af rejsen snarest muligt eller på et senere tidspunkt efter passagerens eget valg. Endvidere overlades forplejningen af passagerer ved lange forsinkelser til luftfartsselskabets skøn.

Som i den gældende forordning vil forslagens bestemmelser ikke indskrænke passagerers ret til at søge yderligere kompensation ved domstolene.

Medlemslandene skal i følge forslaget fastsætte bestemmelser om de sanktioner, der skal gælde i tilfælde af overtrædelse af forordningen. Medlemslandene skal desuden udpege en national myndighed, som er ansvarlig for administration af forordningen.

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

Sammenlignet med den gældende forordning, som hjemler kompensation og anden bistand til passagerer på ruteflyvninger i tilfælde af boardingafvisning, er forslagens anvendelsesområde udvidet til at omfatte kompensation og anden bistand til passagerer på alle flyvninger (dvs. rute- og charterflyvninger samt flyvninger som seat-only og som led i en pakkerejse) i tilfælde af boardingafvisning, aflysninger og lange forsinkelser.

Forslagets anvendelsesområde er desuden udvidet til at omfatte passagerer, som rejser med et EU-luftfartsselskab fra et tredjelandets lufthavn til en EU-lufthavn, medmindre passageren nyder godt af tilsvarende bestemmelser i tredjelandet.

2. Europa-Parlamentets første behandling

Europa-Parlamentet har gennemført den første læsning af Kommissionens forslag og afgav udtalelse den 24. oktober 2002.

Europa-Parlamentet har fremsat en række ændringsforslag, men erklærer sig enig i formålet om at ajourføre den eksisterende forordning samt den måde, hvorpå Kommissionen har søgt at løse problemer med boardingafvisninger.

Blandt Europa-Parlamentets ændringsforslag skal særligt fremhæves

1. forslag om at udvide anvendelsesområdet til at omfatte alle luftfartsselskaber, som flyver fra en tredjelandslufthavn til en lufthavn inden for Fællesskabet,
1. forslag om at undtage pakkerejsepassagerer fra anvendelsesområdet, idet pakkerejsepassagerer allerede er beskyttet i medfør af direktiv om pakkerejser,
1. forslag om at indføre tre kompensationsniveauer samt reducere de af Kommissionen foreslåede kompensationsbeløb til 200 euro for flyvninger under 1.000 km, 400 euro for flyvninger mellem 1.000 km og 3.500 km og 600 euro for flyvninger over 3.500 km,
1. forslag om, at Kommissionen hvert tredje år kan tilpasse kompensationsbeløbene til de stigende leveomkostninger,
1. forslag om, at passagerer (foruden information om bestemmelser om kompensation og anden bistand) også skal have information om, hvordan de kan henvende sig til den nationale myndighed, som er udpeget til at behandle klager over overtrædelse af forordningens bestemmelser.

3. Gældende dansk ret

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

4. Høring

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

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

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hvad angår aflysninger mener SAS ikke, det er realistisk at tro, at de nye regler vil mindske disse, som allerede i dag søges minimeret. Med forslaget tvinges selskaberne ud i bevisbyrdediskussioner om aflysninger, som kan være i en relativt stor gråzone. Man påpeger, at der måske kan være risiko for, at nogle selskaber af økonomiske årsager føler sig tvunget til at være

mindre forsigtige i vurderingen af tekniske problemer før en afgang. En utilsigtet konsekvens kan også være, at billetssamarbejde m.m. mellem luftfartsselskaberne begrænses pga. vanskeligheder med vurdering af ansvarsplaceringen ved aflysninger, hvilket vil betyde et mindre fleksibelt produktudbud.

Hvad angår lange forsinkelser henviser SAS til den nævnte frivillige aftale om passagerservice, som er udformet på en sådan måde, at der tages hensyn til passagererne og til det faktum, at lokale forhold kan gøre det vanskeligt for selskaberne i alle tilfælde at leve op til målsætningen om at tage bedst muligt vare på passagererne. Med det aktuelle forslag kan selskaberne derimod i følge SAS blive pålagt uforholdsmæssigt tunge byrder i situationer, som selskaberne er helt uden skyld i.

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

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

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

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

5. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

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

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

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

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at der er skabt et fælles marked inden for lufttransport, og at luftfartsselskaberne uden harmonisering af bl.a. bestemmelser om passagerrettigheder må arbejde under forskellige ordninger, hvilket sætter omkostningerne i vejret, ligesom passagerer vil finde det vanskeligt at kende og insistere på deres rettigheder. Nationale bestemmelser vil således ikke være hensigtsmæssige.

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

Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Europaudvalget har tidligere fået fremsendt grundnotat af 24. januar 2002 samt supplerende grundnotat af 20. februar 2002. Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002 til orientering og den 27. september 2002 med henblik på forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 12: Forslag vedrørende gennemførelsen af et Fælles Europæisk Luftrum KOM(2001) 123, KOM(2001) 564.

Revideret notat.

1. Baggrund og indhold.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Europa-Parlamentets første læsning

Europa-parlamentet gennemførte sin første læsning og afgav udtalelse den 3. september 2002.

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

Blandt Europa Parlamentets ændringsforslag, skal især fremhæves forslag til

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

at Single Sky udvalget bliver et forskriftsprocedureudvalg, samt at det i forordningsteksten direkte fremgår, at medlemslandene både skal tilgodese civile og militære interesser, samt at Eurocontrol skal have observatørstatus i udvalget.

3. Gældende dansk ret

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

4. Høring.

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

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

Der skønnes ikke umiddelbart at være nogen statsfinansielle konsekvenser.

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

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat 5. november 2001 vedrørende rammeforordningen KOM(2001) 123 og supplerende grundnotat af 10. december 2001. Udvalget har videre modtaget grundnotat vedrørende de tre tekniske forslag, KOM(2001)564, den 19. november 2001 samt supplerende grundnotat den 10. december 2001. Sagen har være forelagt Folketinget Europaudvalg den 22. marts 2002, 14. juni 2002 og 27. september 2002 til orientering.

Dagsordenspunkt 13: Meddelelse fra Kommissionen om følgerne af Domstolens afgørelse af 5. november 2002 for den europæiske luftfartspolitik.

Nyt notat

Baggrund

Danmarks bilaterale luftfartsaftale med USA betegnes ofte som "open skies"-aftalen. Den bilaterale aftale stammer oprindeligt fra 1944 og var ubalanceret i amerikansk favør. Ved den seneste omforhandling i 1995 blev aftalen ændret til en balanceret aftale, så danske og amerikanske selskaber fik lige rettigheder, og aftalen blev liberaliseret på en række områder.

Flere andre europæiske lande – herunder som led i det skandinaviske luftfartssamarbejde Norge og Sverige – aftalte på omtrent samme tidspunkt tilsvarende liberaliserende ændringer i deres bilaterale luftfartsaftaler med USA, og senere har yderligere et antal europæiske lande aftalt sådanne ændringer.

Generelt er der uenighed mellem EU-Kommissionen og medlemslandene om kompetencen i forhold til tredjelande på luftfartsområdet, men der er fundet en modus vivendi, hvorefter Kommissionen kan forhandle med tredjelande efter konkret mandat fra Ministerrådet.

Individuelt forhandler medlemslandene imidlertid løbende med tredjelande, og som en slags prøvesag indbragte Kommissionen i 1998 otte medlemslande, herunder Danmark, for Domstolen for efter Kommissionens opfattelse at have handlet i strid med EF-traktaten ved i 1995 at have indgået de nævnte bilaterale luftfartsaftaler med USA.

Den 5. november 2002 afsagde EF-Domstolen dom i disse sager.

Heri frikendes landene på enkelte punkter; men det fastslås, at "open skies"-aftalerne er i strid med fællesskabsretten, for så vidt angår aftalernes bestemmelser 1) om de tariffer, amerikanske luftfartsselskaber kan anvende på ruterne inden for Fællesskabet, samt 2) om edb-reservationssystemer (CRS) – idet der ifølge Domstolen består kompetence for F&aeli skabet til forhandling af disse elementer i luftfartsaftaler med tredjelande.

Desuden dømmes landene for at have tilsidesat Traktatens bestemmelser 3) om den frie etableringsret ved i forbindelse med genforhandlingen af luftfartsaftalerne at have opretholdt disses nationalitetsklausul. Der er tale om en klausul, som findes i næsten alle bilaterale luftfartsaftaler, hvorefter modparten - her USA - kan nægte at anerkende et (EU-)lands udpegning af et luftfartsselskab til at beflyve ruter mellem det pågældende land og USA, hvis ej endomsretten og den effektive kontrol med luftfartsselskabet ikke i det væsentlige ligger hos det pågældende lands statsborgere. Denne klausul er ifølge Domstolen udtryk for forskelsbehandling, idet den forhindrer andre EU-luftfartsselskaber i at etablere sig i det pågældende land på samme vilkår som gælder for det pågældende lands luftfartsselskaber.

Dommen siger intet om, hvad der evt. skal foretages for at bringe forholdene i orden.

Kommissionen fik i 1996 mandat af Rådet til at forhandle med USA om et fælles luftfartsområde, men mandatet inkluderer ikke de "hårde" elementer: Klausuler for udpegning af luftfartsselskaber, markedsadgang, kapacitet og billetpriser. Disse forhandlinger har ligget stille i længere tid.

Kommissionen udsendte den 5. november 2002 en pressemeddelelse, hvor det blev oplyst, at Kommissionen snarest ville fremlægge en meddelelse om Fællesskabets eksterne luftfartspolitik.

Kommissionen har herefter i en pressemeddelelse den 20. november 2002 tilkendegivet følgende:

1. De otte dømte medlemslande anmodes om at opsigte deres bilaterale luftfartsaftaler med USA med henblik på snarest muligt at sikre overensstemmelse med dommen. Aftalerne indeholder et opsigelsesvarsel på et år.
1. De øvrige syv medlemslande anmodes ligeledes om at opsigte deres bilaterale luftfartsaftaler med USA.
1. Samtlige medlemslande anmodes om at afstå fra at påtage sig internationale forpligtelser af nogen art på luftfartens område, før de har sikret sig disses forenelighed med Fællesskabsretten.
1. Rådet bør meget hurtigt enes om at give Kommissionen mandat til at forhandle med USA om en Fællesskabsaftale på luftfartsområdet til erstatning af de eksisterende bilaterale aftaler.
1. Kommissionen vil fremsætte de nødvendige forslag for at sikre en hensigtsmæssig opfølgning af den nuværende situation.
1. Unionens prioriteter må være at optage forhandlinger med vigtige bilaterale partnere, at fortsætte opbygningen af forholdet til nabolande, at opbygge relationer til udviklingslande samt at arbejde mere koordineret i multilaterale fora.

Det ventes, at Kommissionen på Rådsmødet den 5.-6. december 2002 vil præsentere sin meddelelse.

Spørgsmålet om følgerne af Domstolens afgørelse har ikke tidligere været forelagt Folketinget Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 14: Forslag til EU's anden jernbanepakke, KOM(2002) 21-25.

- *Revideret notat*

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag til EU's anden jernbanepakke er modtaget i Rådssekretariatet den 25. januar 2002. Jernbanepakken består af en henstilling og 4 forslag til retsakter:

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

I det følgende gennemgås de enkelte forslag i hovedtræk. For en mere udførlig gennemgang henvises til grundnotaterne vedrørende de enkelte forslag, jf. pkt. 7.

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

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

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

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

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

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

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

Formålet med forslaget er at foretage en harmonisering af interoperabilitetsdirektiverne for højhastighedstog og for konventionelle baner.

De vigtigste foreslåede ændringer af højhastighedsdirektivet er:

1. Omlægnings- og fornyelsesarbejder omfattes af kravene om interoperabilitet i lighed med nyanlæg, som allerede er omfattet.
1. Brugernes og arbejdsmarkedets parter inddrages ved udarbejdelsen af udkast til tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSP'er)
1. Der etableres et register for alt rullende materiel

De vigtigste foreslåede ændringer af interoperabilitetsdirektivet for konventionelle strækninger er:

1. Visse definitioner ændres.

1. Det foreslåede europæiske jernbaneagentur skal have til opgave at udvikle nye TSP'er og revidere allerede vedtagne TSP'er.

1. Anvendelsesområdet udstrækkes til hele det europæiske jernbanenet.

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

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

Formålet med forslaget er at oprette et europæisk jernbaneagentur for sikkerhed og interoperabilitet. Ifølge forslaget vil agenturet have en bestyrelse, der udpeges af Kommissionen og Rådet, mens den daglige ledelse varetages af en administrerende direktør. Agenturet vil skulle have ca. 100 ansatte.

Agenturet vil få til opgave at udarbejde udkast til tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSP'er) og at fremkomme med udtalelser og anbefalinger inden for jernbanesikkerhed og interoperabilitet.

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

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

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

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

1. Fællesskabet skal råde over det samme antal stemmer som dets medlemsstater på de områder, hvor Fællesskabet har kompetencen.
1. Sikre, at Fællesskabet ved tilslutning til COTIF 99, får samme rettigheder som medlemsstaterne til at gøre indsigelse overfor senere ændring af konventionen.
1. Præcisere – i overensstemmelse med COTIF 99 – at fællesskabslovgivningen for medlemsstaterne har forrang for COTIF 99.

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

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

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

Forslaget indebærer en yderligere markedsåbning, idet det fastsætter, at alle jernbanevirksomheder, som har hjemsted og licens i EU, får adgang til jernbanenettet for nationale (cabotage) og internationale jernbanegodstransporter med virkning fra direktivets gennemførelsesdato.

2. Gældende dansk ret

- Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 967 af 8. november 2001.
- Lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v., som ændret ved lov nr. 1120 af 29. december 1999.
- Lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.

- Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder.
- Bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til infrastrukturforvaltere.
- Bekendtgørelse nr. 1169 af 29. december 1999 om undersøgelser af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane.
- Bekendtgørelse nr. 181 af 25. marts 1999 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog
- Bekendtgørelse nr. 1186 af 15. december 2000 om tildeling af jernbaneinfrastruktur (kanaler).

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende organisationer:

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

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE)

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

Dansk Industri (DI)

DI lægger betydelig vægt på en revitalisering af den europæiske jernbane og støtter derfor Kommissionens forslag.

DI finder, at fastsættelse af korte frister for eliminering af tekniske hindringer samtidig med en hurtig gennemførelse af ændringsforslaget til Rådets direktiv 91/440, vil være vigtige pejlemærker. DI mener, at målet om en revitaliseret jernbane bedst kan nås ved først at åbne markedsadgangen og derefter søge at løse de tekniske barrierer.

Dansk Jernbaneforbund (DJ)

DJ mener, at pakken burde indeholde et forslag om et internationalt jernbanesprog. DJ mener i øvrigt, at ETF Jernbanesektor bør have en plads i jernbaneagenturets bestyrelse.

Dansk Transport og Logistik (DTL)

DTL peger på, at der må ske en afbalancering af de ressourcer, der sættes ind på forbedring af trafiksikkerheden, i forhold til det omfang, som de trafiksikkerhedsmæssige problemer har inden for de forskellige dele af transportsystemet.

DTL mener, at jernbaneagenturet også bør beskæftige sig med at fremme miljøvenlig jernbanetransport.

DTL støtter forslaget om markedsåbning.

DSB

DSB støtter forslaget om havarimyndighedernes uafhængighed. DSB fremhæver, at det er vigtigt, at materiel, der er godkendt i et land, kan tillades anvendt i et andet land. DSB mener, at det vil være positivt, hvis dele af sikkerhedscertifikatet gøres til et EU-certifikat.

DSB støtter forslaget om etablering af et jernbaneagentur.

DSB støtter forslaget om, at EU forhandler optagelse i COTIF.

Erhvervenes Transportudvalg og Handelskammeret

Erhvervenes Transportudvalg og Handelskammeret (der henviser til Erhvervenes Transportudvalgs høringssvar) er enige i forslagene og fremhæver navnlig, at det er vigtigt, at sikkerhedsområdet ikke bruges som en barriere for markedsadgang.

NOAH-Trafik

NOAH-trafik mener ikke, at bestemmelserne i forslaget om jernbanesikkerhed om åbenhed i forbindelse med undersøgelser af ulykker og sikkerhedsforhold er tilstrækkelige.

NOAH-trafik er enig i forslaget om interoperabilitet mener, at harmonisering af jernbanesystemerne bør fremskyndes for at gøre dem mere konkurrencedygtige.

NOAH-trafik mener, at der bør etableres et samlet europæisk transportagentur, der omfatter samtlige transportformer. Foruden de almindelige transportformer bør agenturet også inddrage miljøforhold, fysisk planlægning, areal- og energiforbrug, regional- og socialudvikling samt forhold for de ansatte i transportsektoren.

NOAH-trafik kan ikke støtte forslaget om markedsåbning, idet NOAH-trafik mener, at dets sigte ikke er at styrke banegodsets markedsandel, men at styrke markedskræfternes virke.

Railion Denmark A/S (RD)

RD støtter grundlæggende forslaget jernbanesikkerhed. RD mener vedrørende bestemmelserne om materielgodkendelse, at det er vigtigt, at der er sammenhæng mellem de mulige omkostninger bestemmelserne kan påføre jernbanevirksomhederne i forhold til omkostningsudviklingen i andre dele af transportbranchen. RD mener, at ansvarsfordelingen mellem jernbanesektorens aktører bør præciseres. Det ønskes og så sikret, at jernbanevirksomhedernes og de nationale tilsyn inddrages i arbejdet med de kommende standarder. Endelig påpeger Railion Denmark, at det er vigtigt, at beslutninger bliver taget tæt på de ansvarlige for de finansielle konsekvenser.

RD mener, at det er vigtigt, at jernbanesektoren bliver involveret i udarbejdelsen af standarder for interoperabilitet.

RD er enig i forslaget om etablering af et jernbaneagentur, men mener at ansvarsfordelingen mellem agenturet og de nationale myndigheder bør præciseres.

RD er enig i forslaget om EU's tilslutning til COTIF.

RD støtter endelig forslaget om markedsåbning.

Ørestadsselskabet I/S (ØS)

ØS henviser til, at forslaget om jernbanesikkerhed muliggør, at medlemsstaterne kan undtage metro-, sporvogns- og light-rail systemer fra medlemsstaternes gennemførelsesforanstaltninger og påpeger, at der derfor supplerende bør gennemføres en selvstændig analyse af de lukkede systemers forhold med henblik på udarbejdelse af en handlingsplan for disse jernbanesystemer.

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

4. Lovgivningsmæssige- og statsfinansielle konsekvenser

Forslagene vurderes at indebære en række præciseringer, uddybninger og ændringer af den gældende danske lovgivning, men ændringerne vil hovedsagelig være af mere teknisk karakter. Hvad angår forslaget om markedsåbning skal det særligt nævnes, at gennemførelsen ikke vurderes at kræve lovændringer, såfremt en åbning af privatbanernes net kan forhandles med privatbanerne. Hvis ikke en markeds åbning frivilligt kan aftales, kan der blive tale om ekspropriation i forhold til privatbanernes eneret.

Ifølge jernbanepakken, skal der udføres flere opgaver af bl.a. Jernbanetilsynet end tilfældet er i dag. Der skønnes derfor at være behov for tilførsel af ressourcer hertil. Oprettes det foreslåede uafhængige permanente undersøgelsesorgan vil dette medføre yderligere omkostninger.

Forslagets tiltag indebærer endvidere på kort sigt investeringer i nye systemer til infrastrukturen med henblik på harmonisering og opnåelse af interoperabilitet i jernbanesystemet. På længere sigt ventes interoperabiliteten at indebære besparelser og effektivisering i infrastrukturen i forbindelse med såvel vedligeholdelse som fornyelse til gavn for både godstransport som passagerbefordring. Forslaget skønnes derfor isoleret set at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser fordelt over en længere årrække. En konkret vurdering af omfanget kan først foretages, når alle de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSP'erne) er udarbejdet, efter planen i løbet af 2004. Hertil kommer at det ikke på forhånd kan afgøres

om det investeringsbehov, der affødes af indførelse af interoperabilitet, vil være større eller mindre end et allet forløb uden vedtagelse af forslaget.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

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

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

6. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget

Der henvises til de tidligere fremsendte grundnotater af 27. februar 2002 vedrørende de enkelte forslag. Sagen har været forelagt udvalget til orientering den 22. marts 2002.

Dagsordenspunkt 15 a): Generelle spørgsmål i forbindelse med transit gennem Alperne.

- revideret notat

Dagsordenspunktet skal ses i sammenhæng med dagsordenspunktet 4 b) om økopoint.

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

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

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

På Rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17.-18. juni 2002 noterede Rådet sig at de mest berørte medlemsstater, Tyskland, Østrig og Italien ville have drøftelser med henblik på at skabe mulighed for fremdrift i sagen. Sådanne drøftelser har pågået henover sommeren og efteråret, men der er så vidt det kan vurderes ikke sket afgørende fremskridt. På Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 3.-4. oktober 2002 fandt der en kort drøftelse sted uden at der skete fremskridt i sagen.

Sagen er tidligere nævnt til orientering på møderne i Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002, den 14. juni 2002 og den 27. september 2002.

Dagsordenspunkt 15 b): Forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807.

- Genoptrykt notat.

1. Baggrund og indhold

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke tilsvarende danske bestemmelser.

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

3. Høring

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

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

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

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

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

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

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

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

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

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

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

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

7. Tidligere forelæggelser i Europa-udvalget

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

Sagen blev nævnt til orientering på mødet i Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002, den 14. juni 2002 og den 27. september 2002.

Dagsordenspunkt 15 c): Forslag til forordning om ændring af protokol nr. 9 i tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige vedrørende økopointsystemet for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2000) 862.

Genoptrykt notat

1. Baggrund og indhold

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke tilsvarende danske bestemmelser.

3. Høring

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

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

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

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

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

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

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

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

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

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

Forslaget vedrører en ændring i protokol 9 i tiltrædelsestraktaten for Østrig og vedrører ophævelse af 8%-reglen. Regeringen vurderer således, at forslaget skønnes at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Europaudvalget har modtaget grundnotat af 19. februar 2001. Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 27. september 2002 til orientering.

Dagsordenspunkt 16: Forslag til forordning om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe – KOM(2002) 396

Resumé

Forslaget indebærer i alt væsentligt, at FN's internationale søfartsorganisations (IMO) konvention om forbud mod skadelige anti-begroningssystemer på skibe (TBT-konventionen), der blev vedtaget i efteråret 2001, implementeres i EU.

Skibe sejler hurtigere og bruger mindre brændstof, når deres skrog er rene og glatte, dvs. fri for begroning med alger, muslinger og lignende. Skibe behandles derfor med anti-begroningsmidler.

Ifølge forslaget forbydes anvendelse af anti-begroningsmidler, der indeholder den organiske tinforbindelse tributyltin (TBT), der har vist sig at være stærkt skadelig for miljøet.

På rådsmødet (Transport) den 6. december 2002 forventes Kommissionen at kunne tilslutte sig Rådets og Europa-Parlamentets ændringer, hvorved forslaget kan vedtages i første læsning. Endvidere forventes vedtaget en erklæring, der forklarer, hvorfor forbudet hovedsageligt af praktiske årsager udskydes 5-6 måneder i forhold til både IMO konventionens udgangspunkt og Kommissionens oprindelige fors lag, som var den 1. januar 2003.

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at ville have væsentlige statsfinansielle eller samfundsmæssige konsekvenser.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 12. juli 2002 fremlagt et forslag til forordning om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Skibe sejler hurtigere og bruger mindre brændstof, når deres skrog er rene og glatte, dvs. fri for begroning med alger, muslinger og lignende. Skibe behandles derfor med anti-begroningsmidler. Undersøgelser har imidlertid vist, at organiske tinforbindelser, især TBT, i anti-begroningssystemer på skibe skader miljøet.

IMO vedtog på denne baggrund i oktober 2001 TBT-konventionen. EU medlemsstaterne og Kommissionen samarbejdede i forløbet op til vedtagelsen, og Rådet og Kommissionen har siden erklæret sig tilfredse med resultatet.

Det foreliggende forordningsforslag indebærer i alt væsentligt, at TBT-konventionen implementeres i EU. Kommissionen finder, at der er behov for EU-regulering for at opfylde TBT-konventionens mål på EU-plan. Endvidere finder Kommissionen, at dette tiltag vil kunne fremme medlemsstaternes ratifikation af TBT-konventionen, så den kan træde i kraft hurtigst muligt.

Forslaget skal ses i sammenhæng med Kommissionens nye TBT-direktiv 2002/62/EF (en tilpasning til direktiv 76/769/EØF), der forbyder salg og anvendelse i EU af TBT-holdig bundmaling.

Forslaget omfatter både skibe og off shore platforme.

Forslaget indebærer et forbud mod påmaling af TBT-holdig bundmaling. I perioden indtil TBT-konventionen træder i kraft, skal denne bestemmelse kun gælde EU skibe. Forbudet skal imidlertid gælde påmaling på såvel værfter indenfor som udenfor Fællesskabet.

Tilstedeværelse af TBT i det hele taget forbydes fra 1. januar 2008. Dette betyder, at skibe, der inden forbudet har fået påført TBT, skal have denne TBT-maling fjernet eller forseglet inden 2008 og males på ny med TBT-fri maling. Denne bestemmelse gælder alle skibe uanset flag, der anløber EU havne.

Der etableres en ordning for syn og certificering af større skibe (bruttotonnage på over 400) svarende til TBT-konventionen. Herved udvides ordningen til - foruden skibe i international fart (der er omfattet af konventionens ordning) - til også at omfatte skibe i national fart. Der åbnes endvidere mulighed for, at der gennem udvalgsprocedure kan vedtages regler om syn og certifikater for skibe med en bruttotonnage under 400 men med en længde på 24 meter eller derover.

Med hensyn til kontrol af certifikaterne henviser forslaget til direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol. Dette direktiv kan dog kun anvendes til håndhævelse af internationale konventioner, der er trådt i kraft. I perioden indtil konventionens ikrafttræden skal medlemslandene derfor over for andre medlemslandes skibe udføre kontrol svarende til den i direktivet fastlagte.

Endelig indeholder forslaget bestemmelser om tilpasning, udvalgsprocedure og evaluering.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentets plenarforsamling har medio november vedtaget ændringer til forslaget, der er i fuld overensstemmelse med Rådets ændringsforslag til Kommissionens oprindelige forslag, som disse forventes at foreligge på rådsmødet (Transport) den 6. december 2002.

3. Nærheds- og proportionalitets princippet

Kommissionen anfører, at en forordning vil være det mest velegnede instrument til at sikre harmoniseret indførelse af konventionens TBT-forbud med henblik på at undgå konkurrenceforvridning mellem medlemsstaterne til skade for skibsfarten. Danmark er enig i denne betragtning – navnlig for så vidt angår perioden indtil konventionens ikrafttræden.

4. Gældende dansk ret

På grundlag af direktiv 76/769/EØF om visse farlige stoffer og produkter gælder i øjeblikket alene et forbud mod markedsføring, salg og anvendelse af TBT-holdig bundmaling til anvendelse på skibe under 25 meter samt fartøjer, uanset længde, som hovedsagligt anvendes på indre vandveje og søer, jfr. bekendtgørelse nr. 297 af 22. april 2000. Med gennemførelsen af det ny TBT-direktiv 2002/62/EF udvides dette forbud med virkning fra 1. januar 2003 til at gælde alle skibe (danske og udenlandske), uanset størrelse, der males på danske værfter.

Den foreslåede forordning skal ses som supplement hertil, idet dens forbud også vil finde anvendelse på EU skibe (herunder danske), der males i tredielande, samt – senest den 1. januar 2008 – tredielandes skibe, der anløber EU havne.

5. Høring

Forslaget har været i høring i EU-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål:

Rederiforeningen af 1895 erklærer sig principielt uenige i, at EU-landes skibe omfattes af forbud, som endnu ikke finder global anvendelse. Foreningen finder, at forslaget derved vil påføre dansk skibsfart urimelig konkurrenceforvridning.

Danmarks Rederiforening finder det bekymrende, at forbudet kun omfatter EU-landes skibe indtil TBT-konventionen træder i kraft. Foreningen anfører, at disse skibes konkurrencemæssige situation derved forringes i forhold til det internationale marked. Desuden finder foreningen, at forslaget vil kunne forsinke ratifikation og ikrafttrædelse af TBT-konventionen, som foreningen i øvrigt udtrykker tilfredshed med.

Skibsværftsforeningen tager afstand fra forslagets sondring mellem EU-landes skibe og tredjelandes skibe, hvorefter tredjelandes skibe i overgangsperioden fortsat kan males med TBT-holdig maling på reparationsværfter uden for EU. Foreningen finder, at sondringen vil have en konkurrenceforvridende effekt i forhold til skibsværfter i EU. Desuden vurderer foreningen, at friholdelsen af tredjelandes skibe i overgangsperioden vil begrænse forslagets miljø- og sikkerhedseffekt.

6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring.

For så vidt angår de statsfinansielle konsekvenser skønnes øgede kontrolforanstaltninger i forbindelse med håndhævelse af forbudet at være i størrelsesordenen ca. 600.000 kr., som holdes indenfor den almindelige ramme. Skønnet er behæftet med en vis usikkerhed som følge af, at retningslinierne for den fysiske inspektion endnu ikke er vedtaget i IMO.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

En reders udgifter til bundmaling vil isoleret set stige 2-3 gange ved anvendelse af TBT-fri maling. Da der imidlertid er væsentlige omkostninger forbundet med at dokke et skib, at gennemføre rustbehandling samt at foretage selve påsmøringen, anses den øgede malingsudgift ikke i sig selv for at udgøre en urimelig byrde.

For mindre danske reparationsværfter vil der i en kortere overgangsperiode mellem EU-forbudet og det globale forbud være risiko for en vis ordrenedgang, fordi disse værfter ikke – modsat værfter uden for EU – må imødekomme ønsker om maling med TBT-holdig maling. Denne situation vil imidlertid ikke være fremkaldt af forordningen, men allerede af ændringen af direktiv 76/769/EØF, der forbyder blandt andet anvendelse af TBT på EU værfter. Forordningen vil i realiteten delvist afhjælpe denne ulige konkurrence, idet EU skibene nu forhindres i at blive malet på tredjelandes værfter, der fortsat anvender TBT.

En af verdens største producenter af skibsmaling er hjemmehørende i Danmark. Virksomheden vil til hele verdensmarkedet udelukkende producere TBT-fri maling fra 1. januar 2003.

Effekten af den potentielle konkurrenceforvridning forventes hurtigt at aftage, dels fordi TBT-holdig maling forventes at forsvinde helt fra markedet, dels forbi forbudet vil finde anvendelse i flere og flere lande.

8. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om Kommissionens forslag den 5. august 2002 samt supplerende notat om høringsresultatet den 23. oktober 2002.

Dagsordenspunkt 17: Forslag til forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM (2002) 54, (Marco Polo programmet).

- Revideret notat

1. Baggrund og indhold

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Europa-Parlamentet vedtog den 25. september 2002 sin betænkning ved 1. behandlingen, hvoraf det fremgår at man ønsker en nedsættelse af minimumstærsklerne til det halve, samt at eventuel finansiering efter 2006 godkendes af budgetmyndigheden (programmet udløber med udgangen af 2010), og hvis mere end 33% af midlerne er uforpligtede ved afslutningen af midtvejsevalueringen, skal de anbringes i en resultatreserve og deres videre anvendelse bestemmes ved en budgetafgørelse. Det foreslås endvidere, at tilskud også skal kunne gives til vejgodsprojekter, hvis de nedbringer vejgodstransporten.

2. Gældende dansk ret

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

3. Høring

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

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

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

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

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg har tidligere modtaget grundnotat af 25. februar 2002 og sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002 til orientering samt den 14. juni 2002 og 27. september 2002 til forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 18: Galileo.

- *Nyt notat*

1. Indhold

Kommissionen har den 24. september 2002 vedtaget en meddelelse (KOM (2002)518), der indeholder en status for satellitnavigationsprojektet Galileo, som det blev besluttet at iværksætte på Rådsmødet (transport og telekommunikation) den 26. marts 2002 i samarbejde med Den Europæiske Rumorganisation (ESA).

Meddelelsen omhandler følgende aspekter af programmet:

Etablering af et Fællesforetagende

Rådet vedtog formelt den 21. maj 2002 en forordning om oprettelse af et fællesforetagende i henhold til EF-traktatens art. 171. Fællesforetagendet har til opgave at stå i spidsen for Galileo-projektet i udviklings- og testfasen frem til udgangen af 2005.

Etableringen af fællesforetagendet afventer afklaring i ESA af fordelingen af ESA-medlemslandenes bidrag til Galileo-budgettet, idet visse medlemslande hovedsageligt af politiske grunde hver især ønsker at være den største bidragsyder til projektet.

Når dette spørgsmål er afklaret, kan det første møde afholdes i fællesforetagendets bestyrelse, som på sit første møde skal træffe beslutning om bestyrelsens forretningsorden, en samarbejdsaftale mellem fællesforetagendet og ESA, fællesforetagendets finansielle statut, fællesforetagendets budget for 2002 samt udpegelse af en direktør for fællesforetagendet.

Den væsentligste opgave for fællesforetagendet er herudover i første omgang at fastlægge terms of reference for det offentlige udbud, der har til formål at danne grundlag for udvælgelsen af den kommende systemoperatør, dvs. det private foretagende, som skal administrere projektet i igangsætningsfasen (2006-2007) og den efterfølgende driftsfase.

2. Systemsikkerhed

I henhold til forordningen om oprettelse af fællesforetagendet Galileo skal der til behandling af sikkerhedsspørgsmål i forbindelse med Galileo-systemet oprettes et sikkerhedsorgan bestående af en repræsentant for hver medlemsstat og af en repræsentant for Kommissionen.

Idet dette sikkerhedsorgan endnu ikke er oprettet har Kommissionen afholdt nogle indledende møder med de sikkerhedseksperter fra medlemslandene, som var udpeget til at varetage dette spørgsmål i forbindelse med projektets definitionsfase.

Ifølge Kommissionen skal sikkerhedsorganet varetage følgende opgaver:

1. stille ekspertise til rådighed i form af rådgivning vedrørende systemets tekniske udformning i relation til sikkerhed (kryptering o.lign.)
1. bistå Kommissionen i forhandlinger med tredjelande, f.eks. i spørgsmålet om frekvenser
1. bistå ved udformningen af det fremtidige operationelle sikkerhedssystem, som skal varetage spørgsmål om signalrestriktioner eller –afbrydelse i krisesituationer, definition af hvilke brugere, der kan anvende krypterede modtagere, samt overvågning af overholdelse af internationale forpligtelser vedrørende ikke-spredning, eksportkontrol o.lign.

3. Definition af services

Med henblik på at fastlægge systemets tekniske specifikationer (satellitdesign, strukturen af jordstationer, frekvensplan etc.) bør der inden udgangen af 2002 træffes endelige beslutninger om, hvilke services Galileo skal kunne tilbyde. En beslutning herom må tages inden det offentlige udbud vedrørende udviklingsfasen (2002 – 2005), således at interesserede industri- og finansvirksomheder har et grundlag for deres eventuelle bud.

Hertil kommer, at Galileos services må defineres, for at der kan indgås internationale aftaler, navnlig hvad angår interoperabilitet med det amerikanske GPS-system, samt med henblik på at definere specifikationerne for Galileo-systemets kommende operatør.

På grundlag af de hidtidige undersøgelser af markedet, herunder drøftelser med mulige brugergrupper, foreslår Kommissionen følgende service-niveauer:

1. En åben basal service

, som vil være gratis og indebærer anvendelsesmuligheder for den brede offentlighed (massemarkedsanvendelser og services af almindelige interesse. Denne service vil svare til det eksisterende civile GPS-signal, men med forbedret kvalitet og pålidelighed.

1. En kommerciel service

, som tager sigte på erhvervsmæssig anvendelse og garanterer en større forsyningssikkerhed end den åbne service.

1. En "vital" service

(Safety of Life Service) af høj kvalitet og integritet til brug for sikkerhedskritiske anvendelser, f.eks. luftfart og søfart.

1. En eftersøgnings- og redningsservice

, som har til formål at forbedre eksisterende redningstjenester.

1. En offentligt reguleret Service (PRS)

, som vil være krypteret og modstandsdygtig over for jamming og interferens. Denne service vil være reserveret til offentlige myndigheder hovedsageligt med ansvar for civil beskyttelse, national sikkerhed og håndhævelse af lovgivning.

For så vidt angår den offentligt regulerede service (PRS) anfører Kommissionen i meddelelsen, at der er behov for en sådan service på baggrund af den sårbarhed, der kendetegner de åbne signaler i relation til følsomhed over for interferens og målrettet manipulation.

PRS er derfor forsynet med en grad af modstandsdygtighed over for jamming, som ikke tilbydes af de andre Galileo-services.

De specielle optimerede modtagere og antenner til PRS-signalet og licenserne hertil vil være under streng kontrol med henblik på at forhindre kriminell eller fjendtlig anvendelse imod EU's medlemsstaters og deres allieredes interesser. Adgangen til PRS vil være beskyttet af krypteringssystemer, som er godkendt af medlemsstaterne.

PRS er designet til at reducere risikoen for, at regeringsgodkendte brugere mister adgang til et vedvarende signal i tilfælde af trusler eller krise. Der vil være et begrænset antal af godkendte brugere, f.eks.

a) på europæiske plan

- Det Europæiske politikontor (Europol)

- Det Europæiske Anti-Svindelskontor (OLAF)

- Civile beskyttelses og sikkerhedstjenester (fx Det Maritime Sikkerhedsagentur, fredsbevarende styrker og humanitære hjælpeorganer)

b) i medlemsstaterne

- Lovhåndhævelses- og sikkerhedstjenester

- Organer og tjenester, der bekæmper kriminalitet

- Efterretningstjenester, der er ansvarlige for national sikkerhed

- Organer, der er ansvarlige for kontrol og overvågning af ydre grænser

Et særligt problem forbundet med PRS er, at der er en overlapning mellem det ene af de to frekvensområder, som PRS anvender, og tilsvarende det ene af to frekvensområder, som det amerikanske militære GPS-signal (M-Code) anvender. Dette overlap, som er en normal foreteelse på frekvensområdet, overstiger ikke de tilladte normer for interferens, som er vedtaget i Den Internationale Telekommunikationsunion (ITU).

Fra USA, som hidtil har haft et de facto monopol på satellitnavigation, er der imidlertid udtrykt modstand mod dette overlap, idet det med det valgte frekvensområde for PRS ikke vil være muligt for USA at jamme PRS, såfremt man måtte ønske dette, uden samtidig at påvirke det militære GPS-signal. Kommissionen anfører som svar herpå, at det valgte frekvensområde, som er reserveret i ITU, overholder de internationale regler for interferens og at det valgte frekvensspektrum er markant bedre til det valgte formål i relation til modstandsdygtighed og robusthed, cost-benefit forhold samt garanti for kontinuitet og integritet.

4. Reservation af frekvenser

På Verdensradiokonferencen i Istanbul i 2000 blev der reserveret yderligere frekvensspektrum til satellitnavigationstjenester, dog ikke specifikt til Galileo eller andre satellitnavigationssystemer. Efterfølgende er der indsendt ansøgninger til ITU fra en lang række lande om tildeling af frekvensspektrum til en række satellitnavigationssystemer, navnlig Galileo. Rettighederne til de anmeldte frekvenser til Galileo bortfalder, hvis de ikke er udnyttet se næst medio 2004, med mindre der ansøges om forlængelse.

På den næste Verdensradiokonference i juni/juli 2003 må sameksistensen mellem forskellige satellitnavigationssystemer godkendes på baggrund af det begrænsede frekvensspektrum, der er til rådighed.

Fra de europæiske landes side må man derfor på konferencen i 2003 sikre, at det frekvensspektrum, der er reserveret til satellitnavigation, imødekommer den fleksibilitet, der er nødvendig for, at Galileo kan tilbyde de planlagte services.

Resultatet af Verdensradiokonferencen i 2003 er derfor afgørende for koordinationen mellem forskellige satellitnavigationssystemer (Galileo, GPS, Glonass og andre).

5. Relationer til tredjelande

Galileo er et globalt system, og internationalt samarbejde er derfor vigtigt for at udnytte Galileos potentiale fuldt ud.

En række tredjelande har udtrykt interesse for at blive tilknyttet programmet på den ene eller den anden måde. Et sådant samarbejde med tredjelande indebærer, at der må tages højde for en lang række spørgsmål så som systemovervågning og –sikkerhed, overførsel af teknologi, ophavsrettigheder og eksportkontrol.

USA

På grundlag af et forhandlingsmandat, som Rådet vedtog i oktober 1999, pågår der forhandlinger mellem EU og USA om indgåelse af en aftale vedrørende satellitnavigation. Formålet er at indgå en aftale mellem parterne ved udgangen af 2003, som fastlægger principperne for interoperabilitet og kommercielle spørgsmål i relation til brugen af Galileo og GPS.

Kommissionen anfører i sin meddelelse, at der er opnået gode fremskridt i spørgsmålet om interoperabilitet, ligesom USA har anerkendt, at satellitnavigation (udstyr og tjenester) er dækket af de internationale handelsregler, som er fastlagt i WTO.

Derimod har det hidtil ikke været muligt at opnå fremskridt i det i afsnit 3 nævnte spørgsmål om overlapning mellem frekvenserne til PRS og den amerikanske M-Code.

Rusland

Der har ligeledes været ført forhandlinger mellem EU og Rusland på grundlag af et forhandlingsmandat, der blev vedtaget af Rådet i oktober 1999. Disse forhandlinger har fokuseret på opstilling af scenarier for muligt samarbejde vedrørende Galileo, samt fælles industriprojekter og mulighed for et samarbejde vedrørende frekvenser, men har hidtil ikke ført til konkrete resultater. På grundlag af nylige bilaterale kontakter mellem Kommissionen og Rusland, herunder topmødet mellem EU og Rusland i maj 2002, er det besluttet at foretage en revurdering af de mulige samarbejdsområder. Kommissionen vil herefter fremlægge et aftaleudkast.

Kina

Kinas demografiske, økonomiske og politiske rolle samt landets satellitnavigationsaktiviteter peger i retning af et muligt samarbejde mellem EU og Kina om Galileo-projektet.

Der har således været kontakter mellem europæiske og kinesiske satellitnavigationseksperter og det er tanken at etablere et kinesisk-europæisk center for satellitnavigationssamarbejde i Kina. Den kinesiske premierminister har endvidere udtrykt kinesisk interesse for at blive fuldt involveret i Galileo-programmet finansielt, teknisk og politisk.

Kommissionen anfører i meddelelsen, at den i lyset af udsigterne til et muligt samarbejde med Kina, vigtigheden af et samarbejde med Kina i lyset af potentielt marked, standardiseringspolitik og frekvenser samt begge parter politiske mål i relation til uafhængighed, teknologisk overførsel m.v., i nær fremtid vil fremlægge et forslag til forhandlingsmandat vedrørende en aftale mellem EU og Kina.

Ud over de ovennævnte lande nævnes i meddelelsen muligheden for et satellitnavigationssamarbejde med landene i Middelhavsområdet, Latinamerika, Canada, Australien, Japan, Ukraine og Indien.

Det danske formandskab har fremlagt et udkast til rådskonklusioner om meddelelsen med henblik på vedtagelse på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. december 2002.

Hovedpunkterne i konklusionsudkastet er følgende:

1. Rådet erklærer sig enig i, at udbuddet vedr. Galileo-systemet skal tilbyde de i Kommissionens meddelelse foreslåede services, idet Rådet tager endelig beslutning om Galileos services inden udgangen af 2003
1. Rådet bekræfter sin vilje til at indgå en passende aftale med USA inden for rammerne af forhandlingerne om interoperabilitet mellem Galileo og GPS
1. Rådet erklærer sig enig i, at medlemsstaterne og Kommissionen skal gøre sig de nødvendige anstrengelser for at sikre en optimal allokering af frekvenser til Galileo på Verdensradiokonferencen i juni/juli 2003
1. Rådet opfordrer Kommissionen til inden udgangen af 2002 at fremlægge forslag til en fælles aktion med henblik på etablering af et operationelt sikkerhedsorgan, der skal varetage alle sikkerhedsspørgsmål i relation til Galileo
1. Rådet opfordrer Kommissionen til under hensyntagen til en udtalelse herom fra Galileo Security Board at udarbejde et forslag til forhandlingsmandat vedr. en samarbejdsaftale med Kina hovedsageligt vedrørende et potentielt videnskabeligt og industrielt samarbejde

2. Høring

Meddelelsen har været behandlet i EU-specialudvalget vedr. transportspørgsmål, hvor der ikke fremkom bemærkninger.

3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsmæssige konsekvenser.

Meddelelsen indebærer ikke lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsmæssige konsekvenser.

4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen omtaler ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet i meddelelsen, men efter regeringens opfattelse følger det af Galileo-projektets natur, at det alene kan gennemføres på fællesskabsniveau.

5. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg.

Galileo-sagen har tidligere af trafikministeren været nævnt til orientering på møderne i Folketingets Europaudvalg den 26. marts 1999, den 1. oktober 1999, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, den 23. juni 2000, den 29. september 2000, den 30. marts 2001, den 22. juni 2001, den 12. oktober 2001, den 22. marts 2002 og på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001 samt med henblik på forhandlingsopl& aelig;g den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen), den 15. december 2000 og den 1. marts 2002. Sagen har tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europaudvalget den 9. marts 2001 og af finansministeren på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001.

Grundnotat om meddelelsen er oversendt den 30. oktober 2002.

Dagsordenspunkt 19: Revision af Rådets strategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling i EU's transportpolitik - Cardiff-processen.

- *Nyt notat*

1. Baggrund og indhold

Amsterdam-traktatens artikel 6 indebærer en forpligtelse til at integrere miljøbeskyttelseskrav i udformningen og gennemførelsen af EU's sektorpolitikker. Det er baggrunden for, at det Europæiske Råd på dets møde i Cardiff i 1998 besluttede, at miljøhensyn skulle integreres i alle øvrige sektorpolitikker. Som opfølgning på denne beslutning fremlagde EU's transportministre på det Europæiske øde i Helsinki i 1999 en strategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling i Fællesskabets transportpolitik.

Under det forgangne svenske formandskab vedtog EU Transportrådet "Council Resolution of 4/5 April 2001 on the Integration of Environment and Sustainable Development into the Transport Policy.", som bl.a. udbygger strategien fra Helsinki med en definition af bæredygtig transport og sætter nye prioriteter for EU's indsats på området.

Siden Rådets (transport) Resolution fra april 2001 om integration af miljøhensyn i transportsektoren har det Europæiske Råd vedtaget konklusioner om vejen mod bæredygtig transport ved dets topmøde i Göteborg og Rådet (miljø) har vedtaget EU's 6. miljøhandlingsprogram.

Af Rådsresolutionen af april 2001 fremgår, at strategien skal undergå en ny revision under det danske formandskab. Der siges ikke noget om formen for denne revision. Det danske formandskab har valgt, at udarbejde et udkast til rådskonklusioner, som søges vedtaget på rådsmødet (transport, energi og telekommunikation) den 5.-6. december 2002.

Rådskonklusionerne vil, grundet sammenfaldet i tema mellem Helsinkistrategien og paragraf 20 i Implementeringsplanen fra Johannesburg-topmødet om bæredygtig udvikling, udgøre transportdelen af Rådets (transport, telekommunikation og energi) opfølgning på Johannesburg-topmødet.

Indledningsvist (punkt 1) bekræftes Rådets fortsatte arbejde med udmøntning af Helsinkistrategien fra 1999.

Desuden understreges i punkt 6, vigtigheden af at transportsektoren bidrager til opfyldelse af fællesskabets målsætninger indeholdt i Kyoto-protokollen det 6. miljøhandlingsprogram.

Under punkt 8 anerkendes de overordnede konklusioner fra TERM 2001 rapporten. Disse rapporter konstaterer, at der overordnet set er behov for en forstærket indsats, hvis man vil nå et bæredygtigt forhold mellem transport og miljø.

Under punkt 12 foretages en kort evaluering af problemområder udpeget i Helsinkistrategien. Der udpeges tre områder – luftforurening, støj og CO₂-udslip - hvor der fra Rådets side kan konstateres et behov for yderligere initiativer.

Det foreliggende udkast indeholder ingen direkte handlingsrettede elementer. Rådet påskønner Kommissionens arbejde med

1. At udvikle en ramme for efficient og retfærdig prissætning af transportydelser og infrastruktur i EU.
1. At formulere forslag til indikative målsætninger for EU's miljøindsats på transportområdet.
1. At fremme virkemidler til fremme af miljøvenlige transportformer.
1. At fremtidssikre EU's indikatorsystem for transport og miljø (TERM).

Endelig noteres det, at Helsinkistrategiens operationelle del skulle være implementeret i 2004. På den baggrund inviteres Kommissionen og medlemsstaterne til at fortsætte deres arbejde i Kommissionens fælles ekspertgruppe for transport og miljø med udarbejdelse af en strategi for bæredygtig transport i et udvidet EU.

2. Høring

Udkast til det foreliggende resolutionsudkast og rammenotat har været i høring hos EU-specialudvalget vedrørende transportspørgsmål.

Danmarks Rederiforening bemærkede, at vækst og transport er indbyrdes afhængige og at Göteborg-konklusionerne om afkobling af disse to størrelser derfor må betegnes som fejlagtige.

DTL og ITD bemærkede at TERM 2001 viser en betydelig afkobling i sidste halvdel af 90'erne mellem udviklingen i transportomfang og udvikling i transportens CO₂-bidrag. Der peges på et behov for at fremtidssikre TERM, og at der i den forbindelse er et behov for at fokusere på opdatering af data-grundlaget herfor. Endelig gøres der opmærksom på bottom-up udviklinger af best industry practices og behovet for kompetente analyser af vedliggende faktorer og udviklingstendenser, der driver de fremtidige transportbehov.

3. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.