

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET
Alm. del - bilag 708 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



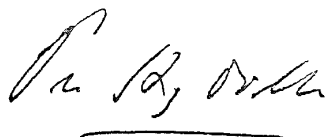
Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

13. marts 2003

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 21. marts 2003 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. marts 2003 vedlægges Trafikministeriets og Økonomi- og Erhvervsministeriets notat vedrørende de punkter, der forventes optaget på dagsordenen fsva transportdelen.



Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. marts 2003

Aktuelt notat:

Transportdelen:

- Dagsordenspunkt 7: Forslag om forebyggelse af terrorhandlinger m.v. mod skibe og havne (maritim sikring).....2
- Dagsordenspunkt 8: Forslag til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94, KOM (2002) 7804
- Dagsordenspunkt 9: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveaueet for søfartserhverv, KOM(2003) 19
- Dagsordenspunkt 10: Galileo – relationer med tredjelande..... 13
- Dagsordenspunkt 11: Eksterne relationer på luftfartsområdet. KOM(2003) 94, SEK(2003) 226.16
- Dagsordenspunkt 12: Forslag til direktiv om sikkerhed på tredjelandes fly der benytter Fællesskabets lufthavne - KOM(2002) 8.21
- Dagsordenspunkt 13: Forslag til forordning om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab. KOM (2002) 110.....24
- Dagsordenspunkt 14: Forslag til EU's Anden Jernbanepakke. KOM (2002) 18 og 21-25.28
- Dagsordenspunkt 15: Forslag til direktiv om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet. KOM(2002) 769.36
- Dagsordenspunkt 16: Transport i alperne. Forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807 final.....41
- Dagsordenspunkt 18: Forslag til Rådets direktiv om forurening fra skibe, og om indførelsen af sanktioner, herunder strafferetslige sanktioner for ulovlig forurening, KOM (2003) 37
- Aktuelt notat følger

Dagsordenspunkt 7: Forslag om forebyggelse af terrorhandlinger m.v. mod skibe og havne (maritim sikring)

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

I lyset af begivenhederne den 11. september 2001 vedtog FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) i december 2002 en række ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs (SOLAS konventionen). Konventionsændringerne sigter på at forebygge terrorhandlinger m.v. mod skibe ("sikring af skibe"). Reglerne træder i kraft internationalt den 1. juli 2004.

Der foreligger endnu ikke et dokument, men Kommissionen forventes i løbet af marts 2003 at fremlægge et forslag, der sigter på at gøre konventionsændringerne til en del af fællesskabsretten. Det vides ikke, om det vil ske i form af et forordnings- eller et direktivforslag.

Sagen forventes at indgå i dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. marts 2003 med henblik på Kommissionens præsentation af forslaget.

Kommissionens forslag forventes at følge SOLAS konventionens nye regler om sikring af skibe og vil således omfatte alle passagerskibe uanset størrelse, lastskibe med en bruttotonnage på 500 ton eller derover samt platforme, der er under sejlads.

Det forventes endvidere, at forslaget blandt andet vil indeholde følgende hovedelementer:

Skibe og havne skal sikringsgodkendes (for skibenes vedkommende certificeres) af en offentlig myndighed eller af en såkaldt anerkendt sikringsorganisation, som er godkendt af en offentlig myndighed.

Rederier, skibe og havne skal etablere et egentligt sikringsberedskab. Der skal udarbejdes detaljerede sikringsplaner, som fastlægger procedurer m.v. på baggrund af en løbende trusselsvurdering foretaget af de relevante myndigheder. Sikringsplanen skal fastlægge strukturen for beredskabet, herunder de fysiske og operationelle foranstaltninger for skib og havn. Sikringsplanerne skal godkendes af en offentlig myndighed eller af en anerkendt sikringsorganisation.

I skibenes og havnenes beredskab skal der indgå særligt uddannet personel, hvis hovedopgave er at reducere muligheden for, at udveksling af passagerer, besætning, forsyninger eller lading mellem skib og havn eller mellem to skibe fører til, at skib eller havn udsættes for risiko. Rederier, som i deres flåde har skibe omfattet af reglerne, skal udpege en særligt uddannet sikringsofficer for både rederiet og for hvert enkelt skib. Tilsvarende gælder for havnene.

Skibene skal udstyres med et særligt alarmsystem, som anvendes i tilfælde af terrorhandlinger m.v. mod skibet, og hvis signal i tilfælde af aktivering skal opfanges af et døgnbemandet kontaktpunkt i land. Endelig skal alle skibe medbringe et sikringscertifikat, som viser, at ski-

bet lever op sikringskravene. Certifikatet udstedes af flagstatens myndigheder og er genstand for andre staters havnestatskontrol.

2. Nærheds- og proportionalitets princippet

Når forslaget foreligger, vil der blive foretaget en vurdering af de to principper.

3. Gældende dansk ret

Når forslaget foreligger, vil der blive foretaget en vurdering af forholdet til gældende dansk ret.

4. Høring

Når forslaget foreligger, vil der blive foretaget høring.

Ændringerne af SOLAS konventionen vil berøre en række danske myndigheders områder, herunder Forsvarsministeriet, Justitsministeriet og Trafikministeriet. Sagen har under forhandlingerne af konventionsændringerne været koordineret mellem alle relevante myndigheder. Denne linie vil blive fortsat under forhandlingerne af Kommissionens kommende forslag.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Når forslaget foreligger, vil der blive foretaget en vurdering af de lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Når forslaget foreligger, vil der blive foretaget en vurdering af de samfundsøkonomiske konsekvenser.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere være forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 8: Forslag til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94, KOM (2002) 780

-Revideret notat

Resumé

Forslaget har til formål at fremskynde udfasningen af enkeltskrogede tankskibe til fordel for øget brug af dobbeltskrogede tankskibe. Forslaget indeholder for det første en stramning af såvel skæringsdato som de aldersmæssige grænser for, hvornår skibene senest skal tages ud af drift. For det andet indeholder forslaget et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe med en dødvægtstonnage på 600 ton eller derover. For det tredje foreslås den særlige tilstandsvurdering (af skibets skrog) udvidet, således at samtlige enkeltskrogede tankskibe med en dødvægtstonnage ned til 5.000 ton omfattes. Ordningen skal gælde, allerede fra skibene er 15 år gamle.

Forslaget kræver ikke lovændring.

1. Baggrund og indhold

I lyset af olietankskibet PRESTIGEs forlis i slutningen af november 2002 annoncerede Kommissionen i sin meddelelse af 3. december 2002 om skærpe af sikkerheden til søs, KOM(2002) 681, en række tiltag for at mindske risikoen for ulykker med skibe som eksempelvis PRESTIGE.

Rådet (Transport, telekommunikation og energi) opfordrede på sit møde den 6. december 2002 til at fremskynde tidsplanen for udfasning af enkeltskrogede olietankskibe, at anvende den særlige tilstandsvurdering, allerede når et tankskib fylder 15 år, og at medlemsstaterne indgår administrative aftaler med henblik på at afvise enkeltskrogede olietankskibe, som transporterer tung olie til deres havne, terminaler og ankerpladser.

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen som opfølgning herpå den 20. december 2002 fremlagt ovennævnte forordningsforslag – KOM(2002) 780. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Kommissionen har foreslået tre ændringer til den eksisterende forordning (EF) nr. 417/2002 af 18. februar 2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94. Ændringerne finder anvendelse for EU-landes skibe såvel som for tredjelands skibe, der anløber havnene i EU.

For det første indeholder forslaget et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe med en dødvægtstonnage på over 600, hvis der sejles til og fra havne, off-shore terminaler eller opankringsområder under medlemsstaternes jurisdiktion. De omfattede olietyper er tung brændselolie, tung råolie, spildolier, bitumen og tjære.

For det andet indeholder forslaget en model for fremskyndet udfasning af enkeltskrogede tankskibe. Aldersgrænsen sænkes, og skæringsdatoen, hvor skibene senest skal tages ud af drift, fremrykkes. Med de foreslåede ændringer nedsættes aldersgrænserne og skæringsdatoerne til det niveau, der oprindeligt blev foreslået i den såkaldte ERIKA I-pakke.

- Skibe generelt bygget før 1982 (kategori 1) tages ud af drift senest i 2005 (max. alder 23 år).
- Skibe generelt bygget mellem 1982 – 1996 (kategori 2) tages ud af drift senest i 2010 (max. alder 28 år).
- Mindre tankskibe (kategori 3) tages ud af drift senest i 2015 (max. alder 28 år).

Efter de gældende regler kan skibe i kategori 1 og 2, der endnu ikke har nået aldersgrænsen, tillades fortsat drift i perioderne 2005-2007 henholdsvis 2010-2015, forudsat skibene gennemgår en særlig tilstandsvurdering. Den maksimale aldersgrænse for skibe i kategori 1 og 2 ligger i dag i intervallet 26-30 år afhængigt af konstruktionsår. For skibe i kategori 3 er der efter de gældende regler mulighed for drift indtil 2015, uanset skibenes alder.

For det tredje indeholder forslaget en udvidelse af den særlige tilstandsvurdering for tankskibe ("Condition Assessment Scheme" (CAS)), hvis sigte er at afsløre konstruktionsmæssige svagheder i enkeltskrogede olietankskibe, til at omfatte samtlige enkeltskrogede tankskibe med en dødvægtstonnage ned til 5.000 ton allerede fra de er 15 år gamle.

Kommissionen lægger op til, at forordningsforslaget skal vedtages inden udgangen af marts 2003. Kommissionen er opmærksom på, at der med hensyn til forslagets tredje element om udvidelse af den særlige tilstandsvurdering for tankskibe kan være behov for først at øge antallet af inspektører til at foretage denne vurdering, og foreslår, at denne del af reglerne finder anvendelse fra 2005

Desuden opfordrer Kommissionen til, at medlemsstaterne arbejder for, at lignende foranstaltninger samt en særlig tilstandsvurdering (svarende til CAS) for dobbeltskrogede tankskibe, der er fyldt 15 år, vedtages i FN's Internationale Søfartsorganisation (IMO).

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forordningsforslaget. Ved præsentationen af det græske formandskabsprogram tilkendegav Europa-parlamentet at ville samarbejde med henblik på snarlig vedtagelse af forslaget.

Europa-Parlamentet ventes at vedtage deres første læsning enten i maj eller i begyndelsen af juni 2003.

3. Nærheds- og proportionalitets princippet

Nærheds- og proportionalitetsprincippet vurderes opfyldt, idet den samme standard bør være gældende for alle olietankskibe, der anløber EU havne. Herudover tager forslaget sigte på at ændre en allerede eksisterende forordning, hvilket alene kan ske gennem en ny forordning.

4. Gældende dansk ret

Reglerne om tankskibes design og konstruktion med henblik på at beskytte havet mod forurening i tilfælde af kollision eller grundstødning findes i Søfartsstyrelsens Meddelelser B, kapitel 13, regel 13F og 13G.

Meddelelser B er udstedt i medfør af lov om skibes sikkerhed (senere ændret til lov om sikkerhed til søs) og lov om beskyttelse af havmiljøet. Reglerne implementerer IMO's konvention om forebyggelse af havforurening (MARPOL konventionen).

5. Høring

Forslaget har været sendt i skriftlig høring hos medlemmerne af EU-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Forslaget har herudover været behandlet i EU-Specialudvalget for Skibsfartspolitiske spørgsmål den 21. februar 2003. Der var i udvalget generel støtte til forslaget.

Danmarks Rederiforening (DR) støtter et forbud mod transport af forurenende olieprodukter i enkeltskrogede tankskibe til og fra havne m.v. i EU, og at et sådan forbud omfatter skibe med en dødvægtstønnage under 5.000 tons. Dog understreger DR, at en uafhængig undersøgelse af konsekvenserne for den europæiske forsyningssikkerhed bør iværksættes, og at en sådan regulering af hensyn til det tilsvarende problem i forbindelse med transitsejladts må søges gennemført i IMO og i overensstemmelse med MARPOL konventionen. Lykkes det ikke i IMO-regi at finde en løsning vedrørende gennemsejling af danske farvande af enkeltskrogede tankskibe med tung olie, foreslår DR, at EU med en række kyststater – og eventuelt også visse flagstater – forhandler en snævrere regional løsning inden for MARPOL konventionens rammer, og/eller at der på frivillig basis og inden for rammerne af internationale konventioner indgås industriaftaler med danske importører og eksportører om at benytte olietankskibe med dobbeltskrog. Desuden understreger DR vigtigheden af, at definitionerne af tung olie bringes i overensstemmelse med eksisterende definitioner.

DR skønner behovet for en hurtigere udfasning af enkeltskrogsskibe stærkt reduceret, såfremt forslaget om forbud mod transport af tung olie i sådanne tankskibe vedtages. DR anser det for mere hensigtsmæssigt at søge nævnte forbud vedtaget end at fremføre nye krav om udfasning af enkeltskrogede tankskibe i IMO. Desuden peger DR på risikoen for, at en vedtagelse i EU om fremskyndet udfasning vil føre til en massiv udflagning, og at andre verdensdele vil føle sig inspireret til at gennemføre tilsvarende unilaterale/regionale tiltag. Endvidere fremhæves, at det kan være i strid med folkeretten at nægte skibe, som opfylder MARPOL, men ikke de nye EU regler, at anløbe havnene i EU.

For så vidt angår den særlige tilstandsvurdring finder DR, at der bør arbejdes for en harmonisering af de internationale krav, således at disse omfatter alle olietankskibe over 15 år.

Oliebranchens Fællesrepræsentation (OF) opfordrer regeringen til at modsætte sig forordningsforslaget. Dette skyldes følgende forhold, som vedrører tilgængelig tonnagekapacitet, raffinaderiproduktionens karakter og forslagets forebyggelseseffekt.

For det første vurderer OF, at et forbud mod transport af tung olie gældende for skibe med en dødvægtstonnage mellem 600 og 5.000 tons vil give betydelige problemer med at opretholde forsynings sikkerheden i områder, der er afhængig af søtransport af olie, og sandsynligvis vil føre til periodiske nedlukninger af raffinaderierne på grund af problemer med at afsætte den producerede tunge olie. Da tung olie anvendes til produktion af øvrige produkter som benzin og gasolier, vil det samtidig medføre en indstilling af produktionen af disse produkter. Det skyldes, at et skib af passende størrelse og konstruktion ikke altid vil være tilgængeligt på det rette tidspunkt, hvilket vil medføre kortvarige afbrydelser i enten forsyning af råolie til raffinaderiet eller udskibningen af tunge olieprodukter fra raffinaderiet. Begge situationer vil medføre afbrydelse af forsyningen af benzin og gasolier. Problemet forstærkes af Kommissionens snævre definition af tung olie, som ikke er i overensstemmelse med internationale klassifikationer. Denne snævre definition vil kunne føre til reduktion i raffinaderiernes produktion. Et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe finder OF derfor vil have uoverskuelige konsekvenser for forsynings sikkerheden i såvel Danmark som EU.

For det andet understreger OF, at en fremskyndet udfasning af enkeltskrogede tankskibe bør håndteres i IMO frem for i EU. OF vurderer, at der også med den foreslåede nye udfasningsplan sandsynligvis vil være tilstrækkelig dobbeltskrogetonnage på markedet.

For det tredje finder OF ikke, at de foreslåede tiltag vil kunne sikre mod, at ulykker som PRESTIGE sker igen. Den væsentligste faktor er ikke dobbeltskrog, hvis fordele sammenlignet med enkeltskrog begrænser sig til kollisioner ved lav fart og grundstødninger, men derimod den generelle kvalitet af skib og besætning.

Bunker Branchen, repræsenteret ved O.W. Bunker & Trading Co. Ltd., A/S Trumf Bunker og A/S Dan-bunkering LTD, opererer en række mindre tankskibe med en dødvægtstonnage mellem 600 og 5.000 tons. Skibene transporterer og leverer brændselolie til større skibe. Ifølge bunkersbranchen vil et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe have vidtgående konsekvenser for den samlede europæiske bunkerindustri samt det europæiske distributionssystem via indre vandveje, idet der ikke er tilstrækkelig erstatningstonnage under 5.000 tons. Vedtages forslaget i sin nuværende form, anmoder branchen om, at der samtidig etableres en overgangsordning for de nævnte skibe på eksempelvis fem år for at give branchen en realistisk mulighed for omstilling.

Danmarks Fiskeriforening opfordrer til, at tidsplanen for udfasning af enkeltskrogede tankskibe fremskyndes mest muligt, og at en særlig tilstandsvurdering med korte intervaller mellem synene iværksættes. Desuden opfordres til, at levetiden sænkes mest muligt for enkeltskrogede tankskibe, og at lastmængden i sådanne tankskibe begrænses i takt med, at skibene ældes. Endvidere opfordres til, at Danmark - sammen med nabolandene - øger kravene til tankskibe i transit, og at Danmark i IMO arbejder for en teknisk skærpelse over for olie-

tankskibe samt en udstrækning af lodspligten i de indre danske farvande til at omfatte olie-tankskibe.

6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring.

Forslaget vil have økonomiske konsekvenser for staten i forbindelse med den generelle styrkelse af havnestatskontrollen samt håndhævelse af forbudet mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe. De yderligere ressourcer, der vil skulle anvendes af Søfartsstyrelsen hertil, skønnes at udgøre 3 årsværk, hvortil kommer *ca. 1 mio. kr.* til finansiering af en døgnvagt blandt skibsinspektørerne, løbende årlige driftsomkostninger på 0,3 mio. kr. og en engangsinvestering i udstyr på 0,2 mio. kr. I det omfang den foreslåede udvidelse af CAS indebærer statsfinansielle konsekvenser vil dette være indeholdt i de 3 årsværk.

Udgifterne vil blive afholdt inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets ramme.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Nogle få specialiserede danske virksomheder er beskæftiget med at forsyne passerende skibe med brændstof (bunkring). Det sker hovedsageligt fra mindre tankskibe, heraf nogle under andre EU-landes flag, både i danske og i nabostaters områder. Forretningen repræsenterer en milliardomsætning. Et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe vil for den ene af disse virksomheder være forbundet med væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet der må påregnes en udgift til kontrahering af to nye skibe til en samlet anslået værdi af DKK 140 mio.

Det er ikke muligt at beregne de direkte økonomiske konsekvenser af et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe for de danske raffinaderier.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere være forelagt Folketingets Europaudvalg. *Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om Kommissionens forslag den 4. februar 2003.*

Dagsordenspunkt 9: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv, KOM(2003) 1

Revideret notat

Resumé

Kommissionen lægger med direktivforslaget op til at ændre den eksisterende procedure for anerkendelse af tredjelandes sønæringsbeviser i direktiv 2001/25/EF. Efter direktivet skal proceduren revurderes på baggrund af indvundne erfaringer senest 25. maj 2003. Forslaget indfører som noget nyt en anerkendelse på fællesskabsplan. Dog kan de enkelte medlemsstater fremover ikke træffe beslutning om anerkendelse, før en ansøgning herom har været behandlet af Kommissionen i samarbejde med det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (agenturet). *Direktivforslaget har været behandlet i Rådets maritime arbejdsgruppe, og der er nu enighed om et kompromisforslag. Efter kompromisforslaget foretager Kommissionen med hjælp fra agenturet de nødvendige undersøgelser af tredjelandes bevisudstedelses- og uddannelsessystemer. Herudover er det oprindelige forslag blevet ændret med hensyn til den løbende opdatering af de uddannelsessystemer, som anerkendes.*

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat den 13. januar 2003 med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Ifølge artikel 22, stk. 2, i direktiv 2001/25/EF skal Rådet senest den 25. maj 2003 have vedtaget eventuelle ændringer af bilag II til direktivet på baggrund af de erfaringer, der er gjort med gennemførelsen. Bilag II indeholder den nærmere procedure, som medlemsstaterne skal følge, når sønæringsbeviser udstedt af tredjelande skal anerkendes med henblik på brug i skibe registreret i en medlemsstat.

Direktiv 2001/25/EF gennemfører dele af IMO's (FN's søfartsorganisation) konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW konventionen). Direktivet følger i store træk konventionens bestemmelser herom, men indeholder tillige bestemmelser om notifikation til Kommissionen, når en medlemsstat har anerkendt beviser fra tredjelande.

Kommissionen peger bl.a. på, at direktivet ikke giver mulighed for anerkendelse af beviser fra tredjelande på fællesskabsniveau. Det har betydet, at enkelte tredjelande har været genstand for flere mere eller mindre identiske undersøgelser fra forskellige medlemsstater. Det ser Kommissionen som ressourcepild for de enkelte medlemsstaters administration og foreslår derfor, at anerkendelsen i fremtiden sker på fællesskabsplan, dog uden at det af den grund binder de enkelte medlemsstater til at anerkende beviser fra et bestemt land. I forslaget lægges der op til, at det agenturet skal bistå Kommissionen med at vurdere, om beviser fra et tredjeland skal anerkendes.

Den eksisterende udvalgsprocedure opretholdes, således at eventuelle uenigheder i afgørelser behandles i det udvalg, der er nedsat i medfør af direktivets artikel 23.

Efter forslaget kan en medlemsstat som noget nyt ikke længere træffe afgørelse om anerkendelse af tredjelandes beviser, men skal fremover ansøge Kommissionen om tilladelse hertil. Det pålægges dog fortsat den enkelte medlemsstat – i lighed med den nugældende procedure – at gennemføre de krævede undersøgelser af tredjelandes opfyldelse af konventionen. Undersøgelsesresultaterne skal i henhold til forslaget bilægges medlemsstatens ansøgning til Kommissionen om godkendelse af tredjelandes beviser, hvorefter agenturet vurderer oplysningerne med henblik på Kommissionens afgørelse.

Der foreligger nu et kompromisforslag udarbejdet på grundlag af de drøftelser, som har fundet sted under møderne i Rådets maritime arbejdsgruppe. Den væsentligste ændring er, at de enkelte medlemsstater – i modsætning til Kommissionens oprindelige forslag – ikke selv skal foretage de forudgående undersøgelser af tredjelandes bevisudstedelses- og uddannelsessystemer, forinden ansøgning om anerkendelse af sønæringsbeviser fra et konkret tredjeland indsendes til Kommissionen med henblik på anerkendelse på fællesskabsplan. Det arbejde overlades til Kommissionen i samarbejde med agenturet. Efter kompromisforslaget kan de enkelte medlemsstater dog efter ønske deltage i forundersøgelserne med henblik på dels at opretholde viden og knowhow på området, dels at kunne bistå agenturet med ekspertise.

Efter forslaget indføres der en gyldighedsperiode på fem år for anerkendelsen af tredjelandes beviser. En lignende bestemmelse findes ikke i konventionen, men der er indledt drøftelser i IMO, der sigter på at introducere regelmæssig evaluering af de lande, som i IMO er opført på den såkaldte hvidliste. Hvidlisten er en fortegnelse over de lande, som skønnes at leve op til konventionen, og hvis uddannelse dermed som udgangspunkt kan komme i betragtning i forbindelse med anerkendelse. Efter forslaget revurderer Kommissionen med agenturets bistand anerkendelsen af de anerkendte tredjelande, når 5 års perioden er udløbet.

Kompromisforslaget fastholder gyldighedsperioden på 5 år, men anerkendelsen forlænges automatisk for yderligere 5 år, medmindre der fra Kommissionen eller medlemsstaterne er oplysninger om forhold, der bør udløse en revurdering af anerkendelsen. Herudover indeholder kompromisforslaget bestemmelser, hvorefter Kommissionen med bistand fra agenturet med 5 års mellemrum løbende skal evaluere de godkendte systemer efter nærmere angivne kriterier.

Forslaget bringer endvidere direktivets bestemmelser om kommunikation mellem skib og myndigheder i land i overensstemmelse med internationalt vedtagne krav.

Herudover tilpasses direktivets bestemmelser om bevisernes udformning med konventionens krav om engelsk oversættelse af bevisets indhold.

Endelig indeholder forslaget en bestemmelse, der gør det muligt at ændre direktivet med henblik på tilpasning af bestemmelserne til relevante fremtidige ændringer i fællesskabsret. Enhver sådan ændring skal efter forslaget godkendes gennem den eksisterende udvalgsprocedure.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig i sagen.

3. Nærheds- og proportionalitets princippet

Forslagets væsentligste formål er at styrke og forenkle proceduren for anerkendelse af tredjelandes sønæringsbeviser. Danmark deler Kommissionens opfattelse af, at denne forenkling med fordel kan gennemføres på fællesskabsplan. Da forslaget endvidere sigter på at revidere et eksisterende direktiv, er et direktiv den eneste form for fællesskabsforanstaltning, der kan anvendes.

4. Gældende dansk ret

Direktiv 2001/25/EF er gennemført ved lov nr. 15. af 13. januar 1997 om skibes besætning med senere ændringer, lov nr. 226 af 22. april 2002 om de maritime uddannelser, Sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, og lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002.

De danske regler, som primært berøres af ændringsforslaget, findes i bekendtgørelse nr. 71 af 1. februar 2001 om anerkendelse af udenlandske beviser til tjeneste i handelsskibe.

5. Høring

Forslaget har været sendt i skriftlig høring hos Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Dansk Navigator Forening, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, SiD, Sømændenes Forbund i Danmark, Dansk Sø-Restaurations Forening og RestaurationsBranchens Forbund. Forslaget vil endvidere blive drøftet med medlemmerne af EU-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Danmarks Rederiforening har tilkendegivet, at harmonisering af proceduren for anerkendelse af tredjelandes sønæringsbeviser, herunder standarder for omkostningsniveau, findes hensigtsmæssigt og ønskeligt. Foreningen kan derfor tilslutte sig forslaget.

Der er ikke modtaget bemærkninger fra de øvrige høringsparter.

6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have hverken lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere være forelagt Folketingets Europaudvalg. *Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om Kommissionens forslag den 27. februar 2003.*

Dagsordenspunkt 10: Galileo – relationer med tredjelande.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Status for Galileo-projektet

Sagen er sat på dagsordenen med henblik på en redegørelse om status for Galileo-projektet, der vedrører etableringen af et fælles europæiske satellitnavigationssystem.

Forhandlingsmandat med Kina

Kommissionen har den 6. februar 2003 fremlagt forslag om forhandlingsmandat om en samarbejdsaftale med Kina (SEC(2003) 118 final). Kommissionens forslag omhandler dels et samarbejde om et civilt globalt satellitnavigationssystem (GNSS), dels en eventuel kinesisk deltagelse i Galileo-projektet.

Forhandlingsmandatet skal vedtages i form af en beslutning taget af Rådet.

Forhandlingsmandatet for et samarbejde om GNSS har følgende hovedpunkter:

- videnskabeligt og teknisk samarbejde,
- industrielt samarbejde inden for gældende eksportregler, der tager højde for eksisterende samarbejdsaftaler,
- internationalt samarbejde mellem europæiske (Galileo) og kinesiske satellitnavigationssystemer, deres fremtidige udvikling og koordineret styring af den næste generation af satellitnavigationssystemer til civilt brug, og
- økonomisk samarbejde og finansiel deltagelse i Galileo.

Kommissionen bemærker, at en aftale skal være i overensstemmelse med forordningen om oprettelsen af Fællesforetagendet Galileo, samt den institutionelle struktur, der er etableret af Fællesforetagendet Galileo.

En samarbejdsaftale mellem EU og Kina om Galileo vil primært omhandle følgende:

- samarbejde om og koordinering af spørgsmål om frekvensressourcer mellem EU og Kina samt adgang til eksisterende og fremtidige frekvensressourcer afsat til satellitnavigation,
- definition og implementering af en passende systemarkitektur, der tillader optimal garanti for integritet, forsynings- og systemsikkerhed samt eventuelle regionale udvidelser af Galileo samt samarbejde om standardisering af tjenester m.v.,

- samarbejde om definition og vedtagelse af et passende regime for regler for erstatningsansvar for satellitnavigation som sådan,
- definition af hvilken teknologioverførsel, der er mulig i henhold til eksisterende samarbejdsaftaler og forpligtelser samt omfang og form af industrielt samarbejde,
- samarbejde om fremme af Galileo på det kinesiske marked,
- koordinering af omkostningsdækning, ophavsrettigheder vedrørende Galileo og et eventuelt kinesisk GNSS samt mulige kinesiske investeringer i Galileo, og
- samarbejde på forskningsområdet i form af uddannelse og udveksling af forskere.

Kommissionen anbefaler at fortsætte et tæt samarbejde med Kina også i det tilfælde, Kina skulle vælge at etablere et selvstændigt satellitnavigationssystem. I givet fald ville et tæt samarbejde kunne fremme interoperabilitet, udbredelsen af Galileos standarder og samarbejde i forbindelse med international fordeling af frekvensressourcer.

Kommissionen peger på, at sikkerhedsspørgsmål har altoverskyggende betydning, hvorfor Galileos Sikkerhedsorgan høres, for eventuelt at kunne justere forhandlingsmandatet. Endelig skal en samarbejdsaftale respektere de retlige og institutionelle rammer, der allerede er defineret for Galileo.

Kommissionen foreslår, at forhandlingerne med Kina om et samarbejde om Galileo indledes i foråret 2003. Det foreslås videre, at Kommissionen ved forberedelse af forhandlingerne vil inddrage den særlige Galileo komite for forhandlinger med USA og Rusland, der blev etableret i 1999.

Meddelelse om EGNOS-programmet

Kommissionen forventes at præsentere en meddelelse om integration af EGNOS-programmet i Galileo-programmet (EGNOS er en europæisk udbygning af GPS). Kommissionen har endnu ikke offentliggjort sin meddelelse herom.

2. Høring

Det er ikke fundet relevant at sende udkastet til forhandlingsmandat med Kina i høring.

3. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Det omhandlede udkast til forhandlingsmandat med Kina skønnes ikke at have lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Nærheds- og proportionalitetsprincippet nævnes ikke i det forelagte udkast til forhandlingsmandat med Kina. Da Galileo-projektet i øvrigt er forankret på fællesskabsniveau findes, at

afklaringen af et muligt samarbejde med tredjelande mest hensigtsmæssigt sker på fællesskabsniveau. Udkastet til forhandlingsmandat vurderes derfor at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

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, 27. september 2002, 29. november 2002, på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001 samt med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen), den 15. december 2000 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 forslag til forhandlingsmandat med Kina er sendt til udvalget 12. marts 2003.

Dagsordenspunkt 11: Eksterne relationer på luftfartsområdet. KOM(2003) 94, SEK(2003) 226.

- *Nyt notat*

1. Baggrund og indhold

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

Forhandlingsmandat med USA

Kommissionen fik i 1996 mandat af Rådet til at forhandle med USA om et fælles transatlantisk luftfartsområde, men mandatet inkluderede ikke de "hårde" elementer: klausuler for udpegning af luftfartsselskaber, markedsadgang, kapacitet og billetpriser.

Efter at have forhandlet med USA skønnede Kommissionen, at den ikke kunne komme videre, medmindre mandatet blev udvidet med de nævnte elementer. Som følge af den daværende sag ved Domstolen mod et antal medlemslande for at have overtrådt traktaten ved indgåelse af bilaterale "open skies"-luftfartsaftaler med USA, ønskede Rådet imidlertid ikke at imødekomme Kommissionens ønske om at få et sådant udvidet mandat, og Kommissionens forhandlinger med USA har ligget stille siden ultimo 1997.

Efter Dommen den 5. november 2002 mod otte medlemslande har Kommissionen på ny henstillet, at Rådet giver den et udvidet forhandlingsmandat til forhandlinger med USA.

Meddelelse om forholdet mellem Fællesskabet og tredjelande på luftfartsområdet

Meddelelsen og forslaget samt henstillingen er dateret 26. februar 2003. Meddelelsen svarer i sin form til den "begrundelse", der normalt indleder kommissionsforslag. Forslaget fremsættes under henvisning til traktaten, særligt artikel 80(2), og til afgørelse efter proceduren om fælles beslutningstagen med Parlamentet. Henstillingen fremsættes ifølge meddelelsen under henvisning til traktatens artikel 300(1).

Kommissionen henviser i meddelelsen til sin tidligere meddelelse af 19. november 2002 om følgerne af Domstolens domme af 5. november 2002 for europæisk luftfartspolitik, KOM(2002) 649 endelig.

I den tidligere meddelelse gjorde Kommissionen opmærksom på, at ændringerne i Fællesskabets luftfartspolitik som følge af dommene må ske gradvis som følge af det store antal bilaterale luftfartsaftaler, der er indgået mellem medlemslande og tredjelande. Visse elementer i aftalerne må dog hurtigt bringes i overensstemmelse med traktaten, herunder klausulerne om visse krav til nationaliteten hos de luftfartsselskaber, der udpeges af medlemslandene, og medlemslandene kan ikke indgå nye forpligtelser, der måtte stride mod traktaten. Nationalitetskravene er af særlig betydning, idet de påvirker den frie etableringsret. Det er derfor nødvendigt, at Fællesskabet på kort sigt gennemfører foranstaltninger til en ny ramme for regelværket på luftfartspolitikens område.

I den nye meddelelse anfører Kommissionen, at kravet om ikke at lægge hindringer for etableringsretten bl.a. betyder, at medlemslandene ikke må gøre tildeling af trafikrettigheder til et luftfartsselskab til beflyvning af et tredjeland betinget af, at selskabet har et luftfarts-certifikat (AOC) udstedt af det pågældende medlemsland. Ethvert luftfartsselskab, der har et forretningssted (datterselskab, afdeling eller repræsentation) i et medlemsland, skal derfor kunne udnytte trafikrettigheder mellem medlemslandet og et tredjeland på lige fod med medlemslandets egne selskaber. I tilfælde af, at de samlede rettigheder er begrænsede, skal disse fordeles mellem de pågældende EU-luftfartsselskaber uden diskrimination. Disse selskaber skal desuden kunne deltage i forberedelse og gennemførelse af luftfartsforhandlinger.

Hvad angår ansvaret for sikkerheden (safety) i et luftfartsselskab anfører Kommissionen, at det under alle omstændigheder fortsat skal ligge hos det medlemsland, som har udstedt licensen til selskabet i medfør af EU-licensforordningen 2407/92.

De anførte principper bør ifølge Kommissionen omgående lægges til grund for udviklingen af Fællesskabets luftfartspolitik over for tredjelande. Der bør dog gennemføres foranstaltninger, der gør det muligt for Fællesskabet og medlemslandene at anvende en sammenhængende fremgangsmåde.

Kommissionen anerkender, at medlemslandenes relationer til tredjelande på luftfartsområdet er meget komplekse, og at der er stor usikkerhed mht. konsekvenserne af de ændringer, som skal gennemføres. Ændringerne bør derfor være så begrænsede som muligt. Der vil dog ikke kun være tale om at bringe luftfartsaftalerne i overensstemmelse med traktaten, men også om at give EU's luftfartssektor forbedrede muligheder ved anvendelse af Fællesskabets samlede styrke. Sideløbende bør medlemslandene kunne agere i tilfælde, som er specifikke for deres situation.

Det nævnes, at medlemslandene i den tidligere meddelelse blev anmodet om at opsigte deres bilaterale luftfartsaftaler med USA og samtidig give Kommissionen et udvidet mandat til at forhandle med USA om en fælles luftfartsaftale, samt at der derefter burde optages forhandlinger med primært Rusland og Japan. Kommissionen gentager sit ønske om hurtigt at få et sådant udvidet mandat til forhandlinger med USA, jf. punkt 1 ovenfor.

Med henblik på hurtigt at skabe et regelsæt for forhandlinger om og anvendelse af alle andre luftfartsaftaler (dvs. bortset fra USA-aftalerne) og etablere en hensigtsmæssig opdeling af ansvaret mellem Fællesskabet og medlemslandene fremsætter Kommissionen et forslag og en henstilling, der udgør en "pakke" sammen med henstillingen om et udvidet USA-mandat:

For det første henstiller Kommissionen, at Rådet beslutter at give den mandat til at indlede Fællesskabsforhandlinger med samtlige bilaterale partnere, med hvem der ikke er givet mandat til samlede lande-specifikke forhandlinger, om spørgsmålet om "ejerskab og kontrol" (dvs. det ovenfor anførte spørgsmål om nationalitetskrav til luftfartsselskaber). Det må påregnes at tage flere år at gennemføre samtlige forhandlinger. Mandatet skal gives i medfør af traktatens artikel 300, hvorunder forhandlingerne skal finde sted i samråd med særlige udvalg nedsat af Rådet.

I en situation, hvor en aftales indhold dels omfattes af Fællesskabskompetence, dels af national kompetence, er en koordineret fremgangsmåde nødvendig. Det må bl.a. sikres, at der som resultat af forhandlingerne fremkommer et ensartet billede af nationalitetskravene i medlemslandenes aftaler med tredjelande, hvorved det kan undgås, at der opstår uacceptable konkurrenceforskelle for EU-luftfartsselskaberne. Der vil blive angivet prioriteringer af tredjelande i mandatet, ligesom der vil blive angivet konkrete udkast til de enkelte aftaler.

Mandatet skal ligeledes omfatte forhandlinger om andre spørgsmål, der omfattes af eksklusiv Fællesskabskompetence. Sideløbende vil medlemslandene kunne forhandle med tredjelande om spørgsmål, der omfattes af national kompetence, men medlemslandene vil kunne benytte sig af lejligheden, når der er Fællesskabsforhandlinger, til at bringe bilaterale spørgsmål op.

Efterhånden vil der herudover kunne gives mandat til lande-specifikke forhandlinger om alle aftalespørgsmål mellem Fællesskabet og samtlige tredjelande, men dette vil for de fleste landes vedkommende vare lang tid endnu.

I tilfælde af, at et tredjeland afviser at forhandle med Fællesskabet om "ejerskab og kontrol", vil det dog kunne komme på tale at søge mandat til sådanne forhandlinger om en samlet luftfartsaftale med det pågældende land. Der vil også kunne blive tale om at indføre begrænsninger over for landet, og en opsigelse af samtlige bilaterale luftfartsaftaler med det pågældende land kan heller ikke udelukkes.

Det påpeges, at den foreslåede fremgangsmåde vil stille store krav til Kommissionens og medlemslandenes mandskabsressourcer og politiske engagement. Der vil skulle etableres et sammenhængende hold af forhandlere under ledelse af Kommissionen.

For det andet fremsætter Kommissionen forslag til en forordning, der skal sikre fri udveksling af information om forhandlinger og aftaler på luftfartens område samt skabe klare regler for anvendelsen af aftalerne med henblik på at sikre EU-luftfartsselskaberne lige konkurrencemuligheder.

Med dommens præciseringer af kompetenceforholdene har Kommissionen et behov for løbende at modtage information fra medlemslandene om deres aktiviteter i relation til tredjelande. Samtidig skal medlemslandene ikke længere forhandle ud fra alene deres nationale luftfarts-selskabers interesser, men på vegne af alle EU-selskaber. Disse skal derfor informeres og gives mulighed for at tilkendegive deres interesse. Den gensidige information vil desuden gøre det muligt for Kommissionen og medlemslandene at identificere fælles problemer og koordinere deres aktiviteter.

Forordningsforslaget stiller derfor krav til medlemslandene om at informere Kommissionen skriftligt en måned i forvejen om alle planlagte luftfartsforhandlinger med henblik på, at denne kan verificere overensstemmelse med traktaten og identificere spørgsmål af Fællesskabsinteresse, der eventuelt kan drøftes og koordineres med andre medlemslande. Alle andre medlemslande skal informeres tilsvarende.

Medlemslandet skal desuden give Kommissionen meddelelse om udkastet til resultat af forhandlingerne ligeledes med henblik på verifikation samt sikring af en ikke-diskriminerende

implementering af forhandlingsresultatet. Hvis Kommissionen vil modsætte sig forhandlingsresultatet, skal den træffe beslutning efter rådgivningsproceduren i artikel 3 i Rådets afgørelse 1999/468/EF, som generelt skal være gældende for vedtagelse af foranstaltninger til implementering af forordningen. Kommissionen skal i øvrigt assisteres af det Rådgivende udvalg vedr. markedsadgang, som er etableret i medfør af artikel 11 i forordning 2408/92/EU (markedsadgangsforordningen for luftfart).

Medlemslandet skal informere Kommissionen om, hvilke oplysninger mht. mål for og resultater af forhandlinger, det ønsker behandlet i fortrolighed. Kommissionen skal sikre, at information, der identificeres som værende fortrolig, behandles i overensstemmelse hermed.

Medlemslandet skal informere samtlige EU-luftfartsselskaber, der er etableret i det pågældende land, forud for forhandlinger med tredjelande med henblik på at kunne varetage deres interesser og eventuelt give dem mulighed for at deltage i forhandlingerne.

Kommissionen gør opmærksom på, at et af de vanskeligste aspekter ved overgangen fra et system med bilaterale luftfartsaftaler til et Fællesskabssystem formentlig vil være at sikre den krævede ikke-diskriminerende fordeling af nyforhandlede trafikrettigheder. Målet med enhver forhandling med et tredjeland skal være at åbne for udpegning af et ubegrænset antal luftfartsselskaber på en given rute, og der må heller ikke være tale om store begrænsninger af antallet af flyvninger (frekvenser).

Men der vil i lang tid endnu skulle opereres med aftaler, som har sådanne begrænsninger, og det er derfor nødvendigt at etablere gennemsigtige procedurer i medlemslandene for en ikke-diskriminerende fordeling af eksisterende rettigheder. Forordningsforslaget fastslår medlemslandenes forpligtelser i denne henseende. Der angives dog ikke kriterier herfor i selve forslaget, men i meddelelsen nævnes mulige kriterier, herunder forbrugerinteresser, konkurrencesituationen, ansøgerens evne til at garantere en stabil beflyvning, sikkerhedskrav samt hensynet til traktatens bestemmelser.

Desuden opstilles i et bilag til meddelelsen et sæt principper og procedurer for medlemslandenes håndtering af fordelingsspørgsmålet, hvoraf det bl.a. fremgår, at medlemslandet skal anmelde de kriterier, det vil anvende i beslutningen om udpegning af luftfartsselskaber og fordelingen af trafikrettigheder, til Kommissionen, som offentliggør dem. Bilaget skal være en reference i overgangsperioden, inden forordningen og mandaterne træder i kraft, hvorefter det kan benyttes i implementeringen af bestemmelserne.

Kommissionen anmoder medlemslandene om allerede i overgangsperioden at informere Kommissionen om alle planlagte forhandlinger og om resultaterne heraf og at fordele trafikrettigheder ikke-diskriminerende i overensstemmelse med det nævnte bilag for derved at undgå at overtræde traktatens og Fællesskabets bestemmelser.

2. Gældende dansk ret

Luftfartsrelationerne med tredjelande reguleres efter lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001 med senere ændring, samt af Danmarks bilaterale luftfartsaftaler med de pågældende lande.

3. Høring

Meddelelsen og forslaget er sendt i høring hos de relevante organisationer og selskaber. Høringsfristen er endnu ikke udløbet.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslag og henstilling skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser for Danmark. For så vidt angår Danmarks bilaterale luftfartsaftaler med tredjelande vil disse kunne blive ændret i takt med de foreslåede forhandlinger om ejerskabsregler m.m.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Forslag og henstilling skønnes at ville blive til fordel for EU-landenes luftfartsbranche og dens kunder, herunder for de skandinaviske luftfartsselskaber, der i dag opererer på det forholdsvis begrænsede skandinaviske marked. Det er dog ikke muligt at vurdere alle fremtidige konsekvenser, herunder trafikforsyningsmæssige konsekvenser.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at målene for de foreslåede foranstaltninger – koordinering af luftfartsforhandlinger med tredjelande med henblik på indgåelse af luftfartsaftaler, nødvendigheden af at garantere en harmoniseret fremgangsmåde i anvendelsen af disse aftaler og verifikationen af aftalernes overensstemmelse med traktaten – ikke kan opnås godt nok af medlemslandene, men bedre på Fællesskabsniveau, hvorfor forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå målene.

Spørgsmålet herom er til dels sagens anliggende, men forslaget synes umiddelbart at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Sagen om fælles luftfartsforhandlinger med USA har været forelagt den 1. december 1995, 8. marts 1996, 6. december 1996, 13. juni 1997, 3. oktober 1997, 16. juni 1998 og 27. november 1998 til orientering samt den 14. juni 1996 og 5. december 1997 til forhandlingsoplæg.

Sagen om den omtalte tidligere meddelelse af 19. november 2002 blev forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 29. november 2002.

Dagsordenspunkt 12: Forslag til direktiv om sikkerhed på tredjelandes fly der benytter Fællesskabets lufthavne - KOM(2002) 8.

- Revideret notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag er fremsat i henhold til EF-traktatens artikel 80, stk. 2, og er modtaget i Rådssekretariatet den 14. januar 2002. Forslaget skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet i henhold til EF-traktatens art. 251.

Forslaget er baseret på et forslag fremsat af Kommissionen i februar 1997 om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne. Dette forslag blev ikke vedtaget inden for de i EF-traktaten fastsatte tidsfrister og bortfaldt som følge heraf.

Det nu fremsatte forslag er udarbejdet under hensyntagen til Rådets og Europa-Parlamentets synspunkter, som disse blev udtrykt i forbindelse med behandlingen af forslaget fra 1997.

Baggrunden for forslaget er et ønske om at forbedre luftfartssikkerheden i Fællesskabet via etablering af fælles regler for udførelse af sikkerhedskontrol (rampchecks) på tredjelandes luftfartøjer i overensstemmelse med internationale sikkerhedsnormer.

Kommissionen henviser til, at ensartede regler for gennemførelse af rampchecks vil begrænse tredjelandes selektive anvendelse af bestemte lufthavne inden for Fællesskabet med henblik på at undgå kontrol af overholdelsen af internationale sikkerhedsnormer.

Forslaget indeholder bestemmelser om medlemslandenes gennemførelse af sikkerhedskontrol af tredjelandes luftfartøjer, såfremt der foreligger *mistanke* om, at luftfartøjets sikkerhedsniveau ikke er i overensstemmelse med internationale sikkerhedsnormer.

Hvis der under en sikkerhedskontrol konstateres sikkerhedsmæssige mangler, som klart indebærer en sikkerhedsrisiko, udsteder den kompetente nationale myndighed ifølge forslaget startforbud for luftfartøjet, indtil manglerne er udbedret.

Medlemslandene skal indsamle vigtige tilgængelige sikkerhedsoplysninger, herunder oplysninger om flyvehændelser, oplysninger om foranstaltninger, der træffes på baggrund af en sikkerhedskontrol, samt opfølgende oplysninger om udbedring af konstaterede mangler.

De indsamlede oplysninger skal stilles til rådighed for de øvrige medlemslande og Kommissionen med henblik på at sikre den bedst mulige overvågning af tredjelandes luftfartøjers overholdelse af internationale sikkerhedsnormer. Oplysningerne er fortrolige og må kun anvendes som et led i opfyldelsen af direktivet.

Adgangen til de indsamlede skal være begrænset til de involverede kompetente nationale myndigheder samt Kommissionen. Kommissionen kan dog beslutte at frigive supplerende oplysninger til parter, der forventes at kunne drage nytte heraf med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden.

Medlemslandene skal ifølge forslaget informere offentligheden om arbejdet med gennemførelse af sikkerhedskontrol af tredjelands luftfartøjer.

2. Europa-Parlamentets førstebehandling

Europa-Parlamentet har gennemført den første læsning af Kommissionens forslag og afgav udtalelse den 3. september 2002.

Europa-Parlamentet har fremsat ændringsforslag, hvoraf særligt skal fremhæves

- forslag til betragtning om, at det europæiske luftfartssikkerhedsagentur EASA så vidt muligt bør spille en støttende og formidlende rolle ved gennemførelse og kontrol af direktivet. Det foreslås endvidere, at agenturet kan deltage i forhandlinger og samarbejde mellem medlemslandene og tredjelande,
- forslag til betragtning om, at Fællesskabets foranstaltninger ikke må skade det frugtbare samarbejde og informationsudvekslingen inden for Joint Aviation Authorities (JAA) og Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC). Det foreslås endvidere, at der i forbindelse med gennemførelsen og anvendelsen af dette direktiv og oprettelsen af det europæiske luftfartssikkerhedsagentur EASA i størst mulig udstrækning bør gøres brug af den ekspertise, som JAA og ECAC har i sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (SAFA-procedureerne).
- forslag til artikel om mulighed for at gennemføre stikprøvevise sikkerhedskontroller, uanset der ikke foreligger særlig mistanke om sikkerhedsmæssige mangler. Sådanne stikprøvevise sikkerhedskontroller skal gennemføres på en ikke-diskriminerende måde.

3. Gældende dansk ret

Lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001 om luftfart indeholder i kapitel 3 bestemmelser om krav til luftdygtighed for danske såvel som for udenlandske luftfartøjer.

Samme lovbekendtgørelses § 29 og § 89 indeholder bestemmelser om inspektion af luftfartøjer, mens lovbekendtgørelsens § 145 giver bemyndigelse til at udstede startforbud for luftfartøjer.

4. Høring

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

AOPA Danmark, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SAS, Cimber Air A/S, Muk Air, Premiair A/S, Star Air, Sterling European Kommanditaktieselskab, Sun-Air of Scandinavia A/S, Maersk Air A/S, Billund Lufthavn A/S, Københavns Lufthavne A/S, Aalborg Lufthavn a.m.b.a., SID og Dansam.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Maersk Air kan fuldt ud tilslutte sig forslaget, idet man er enige i, at der må være et behov dels for en harmoniseret kontrol med overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder i annexer til ICAO Konventionen og dels for en systematiseret udveksling af informationer mellem EU medlemslandenes luftfartsmyndigheder.

Københavns Lufthavne, finder forslaget af en sådan karakter, at skulle det blive vedtaget, forudsætter man, at den ønskede kontrol vil være en myndighedsopgave, og som sådan alene blive varetaget af myndigheden på området, som er Statens Luftfartsvæsen.

5. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at indebære krav om ændring af dansk lovgivning.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Forslaget skønnes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at det skønnes nødvendigt og tilstrækkeligt at udfærdige et rammedirektiv, som opstiller formålet med regler på området for sikkerhed forbundet med tredjelands luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne. Det overlades til de enkelte medlemslande at udfylde rammerne inden for direktivet. På grund af emnets tekniske karakter - og for at sikre en effektiv koordination og indsamling af oplysninger - har det dog været nødvendigt på visse områder at lave en mere detaljeret beskrivelse.

Kommissionen konkluderer, at forslaget er foreneligt med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Europaudvalget har tidligere fået fremsendt grundnotat af 15. februar samt supplerende grundnotat af 4. marts 2002.

Dagsordenspunkt 13: Forslag til forordning om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab. KOM (2002) 110.

- Revideret notat

1. Baggrund og indhold

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

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

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

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

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

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

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

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

Hvis Kommissionens undersøgelse viser, at der foreligger støtte eller illoyal priskonkurrence med deraf følgende skade på et EU-luftfartsselskab, og beskyttelse af Fællesskabets interesser

ud fra en helhedsvurdering kræver indgriben, fastsættes endelige foranstaltninger (fx afgifter, restriktion af landingsrettigheder) med henblik på at eliminere eller afhjælpe støtte eller illoyal priskonkurrence.

Endelige foranstaltninger kan efter anmodning (og tidligst et år efter fastsættelse) tages op til revision med henblik på eventuel ophævelse eller ændring, idet foranstaltningerne kun er i kraft, så længe det er nødvendigt for at afhjælpe skadevoldende støtte eller illoyal priskonkurrence.

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

Midlertidige foranstaltninger kan fastsættes, hvis Kommissionen har foretaget en foreløbig, positiv konstatering af, at der er tale om støtte eller illoyal priskonkurrence. Midlertidige foranstaltninger kan højest pålægges i seks måneder.

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

Kommissionens undersøgelse kan afsluttes uden fastsættelse af midlertidige eller endelige foranstaltninger, såfremt en fremsat klage trækkes tilbage, såfremt foranstaltninger vurderes at være unødvendige, såfremt et tredjelandes regering giver tilsagn om at eliminere eller begrænse støtte til eller kontrol med et luftfartsselskab, eller såfremt det pågældende luftfartsselskab reviderer sine billetpriser.

Europa-Parlamentets plenarforsamling vedtog den 14. januar 2003 sin betænkning om Kommissionens forslag, og har dermed afsluttet sin første læsning over forslaget. Grundlæggende støtter Parlamentet, at man med forslaget introducerer retlige instrumenter, der giver EU mulighed for at respondere på illoyal priskonkurrence fra tredjelandes luftfartsselskaber. Parlamentet finder på visse områder, anledning til at stille forslag om en stramning af sanktionsbestemmelserne. Parlamentets interesse i sagen afspejles i forslaget om at fastsætte en fast ikrafttrædelsesdato (1. april 2003) samt den enstemmige vedtagelse af betænkningen.

2. Gældende dansk lovgivning på området

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

Der er ingen fællesskabsregler inden for dette specifikke område.

3. Høring

AOPA Danmark, Dansk Flyvelederforening, Dansam, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervenes Transportudvalg, Billund Lufthavn,

Cimber Air A/S, Danish Air Transport, Københavns Lufthavne A/S, Maersk Air, Newair, Premiair A/S, SAS, Star Air A/S, Sterling European, Sun-Air of Scandinavia A/S, Aalborg Lufthavn.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

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

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

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

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

Maersk Air finder det positivt, at Kommissionen nu har taget initiativ til at indføre et regelsæt, hvorefter der kan træffes foranstaltninger over for illoyal konkurrence fra tredjelandes luftfartsselskaber på ruter til og fra Fællesskabet, i tilfælde af at der måtte foreligge konkurrenceforvridende støtte fra de pågældende luftfartsselskabers respektive hjemlande. Maersk Air anfører, at dette skal ses i lyset af, at Fællesskabets egen luftfartsindustri er underkastet strenge regler om statsstøtte.

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

SAS anfører, at det fremgår af forslagets begrundelse, punkt 6, at dette instrument ikke erstatter "luftfartsselskabernes aftaler med tredjelande", og at disse aftalers retsinstrumenter

har ”forret i forhold til denne forordning”. Siden luftfartsselskaberne ikke har nogen aftaler med tredjelande, må det være de bilaterale luftfartsaftaler, som menes.

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

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

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

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser.

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

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen har ikke beskrevet forslaget i forhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet. Det er regeringens foreløbige vurdering, at forslaget vil influere på elementer i en række af de ovennævnte bilaterale aftaler.

7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Grundnotat er sendt til udvalget den 12. april 2002 og supplerende grundnotat er sendt til udvalget den 6. maj 2002.

Dagsordenspunkt 14: Forslag til EU's Anden Jernbanepakke. KOM (2002) 18 og 21-25.

- genoptrykt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag til EU's anden jernbanepakke er modtaget i Rådsekretariatet 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).
- 2) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det europæiske jernbanesystem (KOM(2002) 22).
- 3) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (KOM(2002) 23).
- 4) Henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om vilkårene for Fællesskabets tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980 som ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999 (KOM(2002) 24).
- 5) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (KOM(2002) 25).

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.
- 2) Et bidrag til fjernelse af de resterende hindringer for en yderligere åbning af markedet gennem reviderede regler for sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder.

- 3) Sikring af gennemsigtighed og adgang til information om sikkerhed gennem opstilling af klare rettigheder og pligter mellem aktørerne om information og sagsbehandling.
- 4) 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:

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

De vigtigste foreslåede ændringer af interoperabilitetsdirektivet for konventionelle strækninger er:

- Visse definitioner ændres.
- Det foreslåede europæiske jernbaneagentur skal have til opgave at udvikle nye TSI'er og revidere allerede vedtagne TSI'er.
- 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 (TSI'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.
- 2) Sikre, at Fællesskabet ved tilslutning til COTIF 99, får samme rettigheder som medlemsstaterne til at gøre indsigelse overfor senere ændring er af konventionen.
- 3) Præcisere – i overensstemmelse med COTIF 99 – at fællesskabslovgivningen for medlemsstaterne har forrang for COTIF 99.

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

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

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

Forslaget indebærer en yderligere markedsåbning, idet det fastsætter, at alle jernbanevirksomheder, som har hjemsted og licens i EU, får adgang til 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, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Danmarks Transportforskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, DSB, Erhvervenes Transportudvalg, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Privathavne, Fælleskontoret for Privatbanerne, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, Jernbanearbejdernes Fagforening, Kombi Dan A/S, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, Railion Denmark A/S, Sammenslutningen af Danske Havne, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Sund og Bælt Holding A/S, TraXion A/S, Ørestadsselskabet I/S og Øresundsbrokonsortiet.

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 om 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 også 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 markedsåbning frivilligt kan aftales, kan der blive tale om ekspropriation i forhold til privatbanernes eneret.

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

Forslagets tiltag 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 (TSI'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 alternativt 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 jernbanesikkerhe-

den 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 banegods-transportmarkederne 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 den 22. marts 2002 og den 27. september 2002 til orientering og den 29. november 2002 til forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 15: Forslag til direktiv om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet. KOM(2002) 769.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ifølge Kommissionens forslag er tunneler under projektering og tunneler, der er bygget, men endnu ikke åbnet, omfattet af direktivet. For så vidt angår tunneler, der er i drift i højst 18 måneder efter direktivets ikrafttræden, skal den sikkerhedsansvarlige inden et år vurdere, om tunnelen opfylder de sikkerhedsmæssige minimumskrav. Om nødvendigt skal den sikkerhedsansvarlige foreslå en plan for, hvordan tunnelen skal tilpasses direktivets krav. Ombygningen af tunneler i overensstemmelse med planen må ikke strække sig over mere end 10 år. Derved sikres det ifølge Kommissionen, at alle tunneler opfylder kravene inden for en 10-årig periode.

Kommissionen foreslår endvidere, at inspektionsorganet udfører regelmæssige inspektioner for at sikre, at alle tunneler lever op til direktivets bestemmelser.

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

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

2. Gældende dansk ret.

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

Dansk lovgivning indeholder ikke specifikke krav til udformning og indretning af vej-tunneller. Før bygning af vej-tunneller har der i hvert enkelt tilfælde været udarbejdet en anlægslov. I bemærkningerne hertil har der været foreskrevet geometriske og tekniske specifikationer.

Ved fastlæggelse af de sikkerhedsmæssige krav har man anvendt internationale standarder og erfaringer på området.

3. Høring.

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

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

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

Sund & Bælt vurderer, at de foreslåede krav er så omkostningstunge, specialet for opgraderingen af eksisterende tunneler, at gennemførelsen i de fleste medlemsstater nødvendigvis må indgå i en prioritering af andre samfundsopgaver og specielt af andre sikkerhedsfremmende trafikinvesteringer. Sund & Bælt finder derfor, at direktivet i væsentlig grad bør baseres på tilførsel af fællesskabsmidler eller rumme bedre prioriteringsmuligheder for de enkelte medlemsstater sammen med forlænget implementeringsperiode.

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

Endvidere finder Sund & Bælt det betænkeligt, at "den sikkerhedsansvarlige" placeres uden for driftsorganisationen, da det vil fjerne sikkerhedsansvaret fra driftsledelsen. Endvidere foreslår Sund & Bælt en række ændringer/præciseringer vedrørende de organisatoriske forhold og de sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Øresundsbro Konsortiet har oplyst, at man som udgangspunkt finder det positivt, at der indføres fælles regler for sikkerhed i tunneler. Desuden finder Konsortiet at der stilles meget store krav til den fysiske udformning og til organisatoriske forhold. Der efterlyses dog en større fokus på blødere perspektiver i form af forebyggelse af ulykker ved hjælp af uddannelse og effektive procedurer.

Drogdentunnelen under Øresund er ifølge Øresundsbro Konsortiet blandt de mest sikre i Europa, men at forslaget vil medføre øgede krav til Konsortiet. En del af de forslag, som gøres obligatoriske med forslaget blev analyseret i anlægsfasen og nytteeffekten er på daværende tidspunkt blevet påvist. På den baggrund efterlyser Konsortiet en cost benefit analyse af de fore-

slåede tiltag, der tydeligt påviser en forøgelse af sikkerhed, og at en sådan lægges til grund for det endelige valg af obligatoriske sikkerhedskrav.

For så vidt angår den administrative myndighed finder Øresundsbro Konsortiet, at det er uhensigtsmæssigt at udpege en administrativ myndighed i såvel Sverige som Danmark, da de to lande kun har tre tunneler hver, og at det kan betvivles, at en sådan myndighed med rimelige midler kan opnå en tilstrækkelig kompetence på området.

Endvidere bemærker Øresundsbro Konsortiet, at kravene til tunneler i drift om højtalere, gennemkørsel for redningstjenester og holdepladser er uhensigtsmæssige

Endeligt bemærker Øresundsbro Konsortiet, at krav til årlig fuld skala øvelse ikke er ressourcemæssigt muligt for Øresundstunnelen.

Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport i Danmark (ITD) bemærker i deres fælles høringssvar, at man finder forslaget særdeles relevant set i relation til de seneste års alvorlige ulykker.

Vedrørende store køretøjer med totalvægt over 3.500 kg finder DTL og ITD, at forslagens krav om brandslukker i lastbiler bør sammenholdes med forslaget krav om brandslukningsmateriel for hver 150 meter i tunneler, og dermed om kravet om brandslukkere er relevant.

DTL og ITD finder det endvidere uacceptabelt, at ekstratanke på store køretøjer skal være tomme, når køretøjet passerer en tunnel, da stort set alle danske køretøjer i international transport er forsynet med ekstratanke, da dette giver mulighed for den mest rationelle og hensigtsmæssige tankplanlægning. DTL og ITD foreslår i stedet at forslaget ændres på dette punkt, således at reglerne følger ADR-bestemmelserne om tankkapacitet.

Endeligt så påpeger DTL og ITD, at såfremt der indføres tidsmæssige restriktioner for gennemkørsel af farligt gods, finder man det vigtigt, at der forefindes passende holdepladser/parkeringspladser med de fornødne faciliteter for de ventende chauffører.

Det er De Samvirkende Invalideorganisationers (DSI's) vurdering, at der er behov for at styrke sikkerheden ved brug af tunneller. Derfor støtter vi principielt det omhandlende forslag fra Kommissionen.

Det er dog DSI's vurdering, at forslaget bør være mere præcist i forhold til i fremtiden at øge sikkerheden for mennesker med handicap, som benytter tunneller. Der er usikkerhed blandt mennesker med handicap om, hvordan deres sikkerhed vil blive varetaget ved katastrofer i tunneller.

4. Lovgivningsmæssige konsekvenser.

Ifølge direktivforslagets bilag 1, punkt 3.1. stilles der krav om, at store lastbiler og busser, der kører gennem vej-tunneler, skal være udstyret med ildslukkere, og i bilag 1, punkt 3.1. stilles krav om store lastbiler, der er forsynet med ekstra tanke, kun må køre gennem vej-tunneler,

når tankene er tomme. Der findes ikke lignende krav i de danske regler i dag, hvorfor bestemmelserne vil kræve ændringer af de danske regler på områderne.

Der kan endvidere være behov for ændringer af den måde, hvormed man organisatorisk har indrettet sig på i Danmark. I eventuelt kommende anlægslove, der indeholder længere tunneler, vil der skulle tages højde for direktivets bestemmelser.

5. Statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget skønnes at have visse begrænsede statsfinansielle konsekvenser i form af supplerende tunneludstyr og risikoanalyser, samt potentielt øgede driftsomkostninger.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget skønnes på den ene side at ville få positive samfundsøkonomiske konsekvenser i form af øget sikkerhed og potentielt færre vejulykker i tunneler. På den anden side må der forventes øgede udgifter til brandslukkere, tømning af brandstofstanke mv. som følge af de tekniske krav i bilag I.

7. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen anfører, at målene med forslaget om opnåelse af ensartet, vedvarende og højt beskyttelsesniveau for alle Europas borgere i vej-tunneler ikke i tilstrækkelig grad kan opnås af medlemsstaterne og målet med forslaget i lyset af den påkrævede harmonisering bedre kan foretages på fællesskabsplan. Forslaget går endvidere ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå disse mål. På den baggrund konkluderer Kommissionen, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet. Regeringen er enig i behovet for fællesskabstiltag på området, men finder at visse af forslagene er for detaljerede i forhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Grundnotat er sendt til udvalget den 6. februar 2003.

Dagsordenspunkt 16: Transport i alperne. Forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807 final.

- revideret 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 forslagetets 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.

Det Europæiske Råd vedtog på dets møde i København den 13. december 2002, at anmode Rådet om inden udgangen af året at vedtage en forordning om en midlertidig løsning for lastbilstransit gennem Østrig i 2004-2006.

Europa-Parlamentet vedtog den 12. februar 2003 sin første læsning, der indeholder krav om en betydelig gennemgribende liberalisering af transitsystemet. Parlamentets ændringsforslag indeholder følgende hovedelementer:

Transitsystemet skal begrænses til den del af det østrigske territorium, der er faldet ind under Alpe-konventionen, herunder særligt Brenner, Tauern og Pyhrn.

Antallet af Økopoint fastholdes på samme niveau som i 2002 (40 pct. af niveauet i 1991), svarende til Kommissionens forslag.

Euro 3 og Euro 4 lastvogne fritages helt for systemet. Parlamentet knytter ikke betingelser til fritagelsen af Euro 3 og Euro 4-lastvogne. Euro 0 og 1 lastvogne tillades transit i 2004, men forbydes transit i 2005 og 2006. Euro 2-lastvogne er i hele forlængelsesperioden underlagt transitsystemet.

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke tilsvarende danske bestemmelser.

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

3. Høring

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

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

DTL understreger, at økopointordningen gennem årene har medført en række problemer for europæiske transportører, herunder at antallet af økopoint i perioder har været for lavt, hvorfor knaphedssituationerne især har været til gene for Italiens samhandel med det øvrige EU. DTL frygter, at knaphedssituationen med Kommissionens forslag fortsætter i 2004, hvilket DTL finder er urimeligt henset til, at transportbranchens omfattende miljøinvesteringer har været en afgørende årsag til, at de opstillede mål for nedbringelse af støj- og emissionsniveau

er nået. Samtidig findes en fortsættelse af et system, der kvantitativt begrænser adgangen til at udføre 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 den øvre grænse for trafikken på 108 pct. af niveauet i 1991 skal afskaffes som forudsat i forslaget.

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

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

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

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

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

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

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

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, den 27. september 2002 og til forhandlingsoplæg den 29. november 2002.