

**UDENRIGSMINISTERIET**

**EUROPAUDVALGET**  
Alm. del - bilag 989 (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	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	21. maj 2003

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 28. maj 2003 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. juni 2003 – vedlægges Trafikministeriets, Økonomi- og Erhvervsministeriets samt Justitsministeriets notat om de punkter, der forventes optaget på dagsordenen fsva. transportdelen.

*Anders Fogh Rasmussen*

DEN 21. maj 2003

TRAFIKMINISTERIET/  
ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET/  
JUSTITSMINISTERIET

J.nr. 121-45  
Maj 2003

Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. juni 2003

Aktuelt notat:

Transportdelen:

Dagsordenspunkt 4: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter, KOM(2003) 229 .....	2
Dagsordenspunkt 5: Rådskonklusioner om forbedring af søfartens image, rekruttering af søfarende mv. ....	7
Dagsordenspunkt 6 a) og b): Galileo - integration af Egnos KOM(2003) 123.....	9
Dagsordenspunkt 7: Transeuropæiske transportnet – Van Miert rapporten.....	13
Dagsordenspunkt 8 a), b), c) : Eksterne relationer i luftfartssektoren. KOM(2003) 94, SEC(2003) 226.....	14
Dagsordenspunkt 9: Forslag til forordning om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne. KOM (2003) 207.....	23
Dagsordenspunkt 10: Forslag til direktiv om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet. KOM(2002) 769. ....	27
Dagsordenspunkt 11: Handlingsplan for færdselssikkerhed 2003-2010. ....	33

## **Dagsordenspunkt 4: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter, KOM(2003) 229**

*Revideret notat*

### **1. Baggrund og indhold**

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

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

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

De obligatoriske bestemmelser indeholder ligeledes aktive og passive sikringsforanstaltninger for både skibe og havnefaciliteter baseret på tre sikringsniveauer (normalt, øget og forhøjet), der indføres på grundlag af en risikovurdering. Bestemmelserne indebærer endvidere pligt til at udpege ansvarlige for gennemførelsen af sikringsforanstaltninger (sikringsansvarlige for skibe, rederier og havnefaciliteter), at udarbejde sikringsplaner i henhold til risikovurderingen for skib og havnefaciliteter og at udstede et internationalt sikringscertifikat for skibe. Herudover indgår uddannelse af samt øvelser for personalet. De obligatoriske bestemmelser fastlægger rammerne for havnestatsmyndighedernes kontrol af skibe i havn, eller før det anløber. Bestemmelserne definerer i øvrigt de kontraherende regeringers, rederiers, skibsføreres og havnefaciliteters ansvar og forpligtelser.

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

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

Forordningsforslaget indgår som en del af Kommissionens meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om bedre sikring af søfarten. Forslaget er fremsat med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2. Kommissionen anfø-

rer, at henvisningen til dette retsgrundlag ikke foregriber medlemsstaternes lovgivning vedrørende national sikkerhed og eventuelle foranstaltninger, der måtte blive truffet på grundlag af afsnit VI i traktaten om Den Europæiske Union (søjle 3). Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

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

- Krav om én nationalt ansvarlig myndighed med ansvar for kontrol af skibe og havnefaciliteter.
- En fremrykket tidsplan for gennemførelse af visse af SOLAS konventionsændringerne og ISPS kodens bestemmelser forud for disses ikrafttræden internationalt den 1. juli 2004.
- Obligatoriske kontrolopkald til skibe (dog med en række nærmere opregnede undtagelser) før de anløber en havn i EU, herunder på områder, hvor sådanne opkald efter SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden kan baseres på staternes konkrete vurdering af en given risiko.
- Indførelse af forudgående overensstemmelseskontrol i relation til de bilaterale eller multilaterale aftaler om alternative sikringsforanstaltninger for trafik mellem stater med kort overfartstid på faste ruter, som SOLAS konventionsændringerne giver staterne mulighed for at indgå. Kommissionen skal før underskrivelsen af sådanne aftaler mellem EU medlemsstater undersøge, om der sikres et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau.
- Anvendelsen af visse bestemmelser i ISPS kodens B-del gøres obligatorisk i EU. De omhandlede bestemmelser vedrører blandt andet sikringsplaner og -evalueringer for skibe og havnefaciliteter samt staternes ansvar for visse dele af sikringsopgaverne.
- Præciserende bestemmelser vedrørende havnefaciliteter, der kun lejlighedsvis betjener skibe i international fart.
- Indførelse af en inspektionsprocedure, hvorefter Kommissionen skal efterprøve medlemslandenes gennemførelse af forordningen.
- Bestemmelse om, at det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur, jf. forordning 1406/2002/EF af 27. juni 2002, skal bistå Kommissionen ved udførelsen af dens opgaver.
- Indførelse af en udvalgsprocedure (forskriftudvalg) med sigte på eventuelle ændringer af forordningens bestemmelser.

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

- SOLAS konventionsændringerne og ISPS kodens A-del udvides i deres helhed til passagerskibe i indenrigsfart, i det omfang de kommer mere end 20 sømil væk fra kysten.
- SOLAS konventionsændringerne og ISPS kodens A-del vedrørende gennemførelse af sikringsvurderinger, udarbejdelse af sikringsplaner samt udpegelse af sikringsansvarlige for rederier og skibe udvides til andre skibe i indenrigsfart.
- De under 1. og 2. pind nævnte regler skal gælde tilsvarende for havnefaciliteter, som betjener de nævnte skibe.
- Mulighed for undtagelser på faste og kontrollerbare betingelser for skibe i fast rutefart inden for en medlemsstat eller mellem to eller flere medlemsstater.

## **2. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig i sagen.

## **3. Nærheds- og proportionalitets princippet**

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

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

## **4. Gældende dansk ret**

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

## **5. Høring**

Trafikministeriet og Søfartsstyrelsen har sideløbende sendt forslaget i skriftlig høring hos søfartserhvervets parter. Det er mellem Trafikministeriet og Søfartsstyrelsen aftalt, at sagen

behandles i EU-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål i et tæt samarbejde mellem de to myndigheder. Søfartsstyrelsen varetager spørgsmål i relation til skibe, og Trafikministeriet varetager spørgsmål i relation til havne. De to myndigheder koordinerer løbende.

Såvel forordningsforslaget som de kommende internationale regler om maritim sikring vil udover Søfartsstyrelsen og Trafikministeriet tillige berøre en række andre danske myndigheder, herunder navnlig på Forsvarsministeriets og Justitsministeriets områder. Sagen har under forhandlingerne af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden været koordineret tæt mellem de relevante danske myndigheder. Denne linie vil blive fastholdt i relation til forhandlingerne af forordningsforslaget.

## **6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

Der er tale om et forslag til en forordning, som bliver umiddelbart anvendelig i medlemsstaterne. Der er derfor ikke som udgangspunkt behov for lovændringer. Forslaget indeholder imidlertid en bestemmelse om, at medlemsstaterne kan fastsætte regler om sanktioner, og der kan på den baggrund blive tale om følgelovgivning til forordningen. Endvidere skønnes Folketingets samtykke efter grundlovens § 19 nødvendigt for, at Danmark kan tiltræde SOLAS konventionsændringerne. Der er herudover ikke absolut sikkerhed for, at forordningen træder i kraft på et tidspunkt, som sætter Danmark i stand til at gennemføre de internationale regler den 1. juli 2004. Der vil på den anførte baggrund formentlig blive fremsat lovforslag, som tager højde herfor.

Gennemførelsen af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden for så vidt angår skibe i international fart samt havnefaciliteter, som betjener sådanne skibe forventes at medføre både økonomiske og administrative konsekvenser for de involverede myndigheder. Danske myndigheder skulle afholde disse udgifter allerede i kraft af de internationale regler, og forordningsforslaget lægger derfor ikke noget til i denne henseende.

Derimod vil der være statsfinansielle konsekvenser forbundet med forslaget om at lade SOLAS konventionsændringernes og ISPS kodens finde anvendelse på skibe i indenrigsfart samt havnefaciliteter, som betjener sådanne skibe.

Efter det udvidede totalbalanceprincip kan staten helt eller delvis pålægges at finansiere den nødvendige sikringsmæssige opgradering af en række mindre færger, som enten er ejet af eller får dækket deres underskud af amter og kommuner. Staten skønnes ikke at have sådanne forpligtelser på havneområdet.

Hertil kommer opgaven med at sikringscertificere de ca. 70 danske indenrigsfærger, som er omfattet af forordningsforslaget. Det skønnes, at godkendelse af en sikringsplan for en mindre indenrigsfærge vil tage to dage til godkendelse og en dag til verifikation om bord i skibet samt ressourcer til rejse- og ventetid.

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

## **7. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at give et sikkert skøn over de samfundsøkonomiske konsekvenser. Den sikringsmæssige opgradering af de danske indenrigsfærger kan indebære betydelige økonomiske konsekvenser. Heller ikke på havnesiden er der sikre skøn over de økonomiske konsekvenser af gennemførelsen af reglerne om maritim sikring, men en række havne skønnes at ville få øgede udgifter til implementeringen af sikringstiltagene.

## **8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Folketingets Europaudvalg har endnu ikke modtaget grundnotat. Udvalget modtog en foreløbig orientering om sagen i forbindelse med Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. marts 2003, hvor sagen var på dagsordenen med henblik på Kommissionens foreløbige præsentation.

## **Dagsordenspunkt 5: Rådskonklusioner om forbedring af søfartens image, rekruttering af søfarende mv.**

*Nyt notat*

### **1. Baggrund og indhold**

Det græske formandskab har udarbejdet et udkast til rådskonklusioner om forbedring af skibsfartens image i Fællesskabet samt rekruttering af unge mennesker til søfartserhvervet. Emnet er en prioritet under det græske formandskab, som forventer, at initiativerne kan medvirke til at fremme kvalitetsskibsfart og til at højne søfartserhvervets image med henblik på at tiltrække yngre arbejdskraft.

Det er formandskabets hensigt, at rådskonklusionerne skal vedtages på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. juni.

Formandskabet har i udkastet peget på, at skibsfart er en effektiv, billig og miljøvenlig transportform. Formandskabet har også adresseret problemerne med at rekruttere et tilstrækkeligt antal unge til de maritime uddannelser, særligt officersuddannelser, samt ønsket om generelt at sikre skibsfarten et bedre image.

Formandskabet opstiller en række punkter, der skal medvirke til at styrke de maritime uddannelsers status. Blandt disse kan nævnes en styrket PR-indsats i de enkelte EU-lande (bl.a. finansieret af tilskud fra EU) og en stærkere fokus på de positive elementer i arbejdet til søs. Herudover fokuserer udkastet på at sikre, at det indre marked virker for så vidt angår beskæftigelse og uddannelse af søfarende.

Udkastet berører endelig de nye statsstøtteretningslinier på søtransportområdet, som Kommissionen dog endnu ikke har præsenteret.

### **2. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig i sagen.

### **3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Der er ikke i udkastet redegjort for nærheds- og proportionalitetsprincippet, i det der ikke er tale om en egentlig retsakt. Vurderingen må derfor afvente eventuelle tiltag i form af direktiver eller forordninger.

### **4. Gældende dansk ret**

Forholdet til gældende dansk ret er ikke relevant, da der ikke er tale om egentlig retsakt.

### **5. Høring**

Det er ikke skønnet nødvendigt at sende udkastet i høring.



## **6. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Rådskonklusionerne vil ikke i sig selv have lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

## **7. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Rådskonklusionerne vil ikke i sig selv have samfundsøkonomiske konsekvenser.

## **8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Forslaget har ikke tidligere være forelagt Folketingets Europaudvalg.

## Dagsordenspunkt 6 a) og b): Galileo - integration af Egnos KOM(2003) 123.

*Nyt notat*

### 1. Baggrund og indhold

Dette punkt på dagsordenen omfatter vedtagelsen af et sæt rådskonklusioner om integration af Egnos i Galileo. Udkastet til rådskonklusioner er baseret på Kommissionens meddelelse om integration af Egnos i Galileo-programmet KOM(2003) 123 af 19. marts 2003.

#### Kommissionens meddelelse om integration af Egnos i Galileo

Udviklingen af Egnos (European Geostationary Navigation Overlay System) bygger på en trepartsaftale mellem EU, ESA og Eurocontrol af 18. juli 1998. I henhold til denne aftale forpligter parterne sig til at konstruere, udvikle og bygge Egnos frem til afslutningen af første fase med operationel idriftsætning med navigationsudstyr i mindst to satellitter. Aftalen omfatter ikke den efterfølgende fase, der efter planen i flere år skal køre parallelt med Galileos første driftsfase og integreres i Galileo-programmet.

Kommissionen anfører, at Egnos udgør den første del af EU's politik for et globalt satellitnavigationssystem (GNSS), hvor Galileo udgør anden fase. Der er væsentlige tekniske forskelle på de to systemer ligesom dækningsområdet er væsensforskelligt. Egnos udbygger GPS og GLONASS i området omkring det geografiske Europa, mens Galileo er et globalt satellitnavigationssystem baseret på egen satellitinfrastruktur. EU's bidrag til Egnos' første fase har været på i alt 116,4 mio. €, der er afsat af midlerne i TEN-T. Dertil har visse medlemslandes administrationer samt virksomheder, der er medlem af EOIG (Egnos Operation and Infrastructure Group) bidraget til finansieringen med omkring 100 mio. €.

#### Omkostninger og udbytte ved Egnos

Kommissionen anfører, at Egnos generelt vil forbedre den civile anvendelighed af GPS og Glonass satellitnavigationssystemerne. Det skyldes, at Egnos bygger på en særlig teknologi, den såkaldte Space Based Augmentation System (SBAS). Egnos vil således gøre positionsbestemmelsen mere præcis fordi systemer udsender signaler, der supplerer GPS og GLONASS, give bedre modtageforhold nogle steder på grund af at systemet benytter supplerende satellitter, giver brugeren oplysninger om systemets pålidelighed, samt udsende et signal for koordineret universaltid.

Denne teknologi gør det muligt at anvende signalet til livskritiske opgaver som eksempelvis luftfartsnavigation. Kommissionen oplyser, at SBAS teknologien er godkendt af ICAO og IMO som international standard. På verdensplan etableres der SBAS-baserede systemer i Nordamerika og i området omkring Japan.

Kommissionen anfører, at Egnos også vil indebære politiske fordele, idet tjenester af Egnos' type vil være efterspurgt af andre lande end EU's medlemslande inden for det nuværende dækningsområde, ligesom udviklingslande uden for det nuværende dækningsområde vil være interesserede i Egnos' tjenester.

I forhold til enkelte samfundssektorer peger Kommissionen på, at Egnos vil være til fordel for transportsektoren herunder især luftfartssektoren. Kommissionen forudser i meddelelsen, at luftfarten i fremtiden hovedsageligt vil bygge på satellitnavigation. Andre transportformer som vejtransport, jernbanetrafikken og transport ad indre vandveje, landbruget og brugere af synkroniserede net som pengeinstitutter og energileverandører forudses også at ville have gavn af Egnos. Derudover vil Egnos give Europa og europæisk industri mulighed for at markere sig på markedet for global satellitnavigation. Hvis europæisk industri ikke deltager i udviklingen af forbedringssystemer, frygter Kommissionen, at amerikanske eller japanske selskaber vil overtage denne del af det europæiske marked for satellitnavigation.

### Egnos' bidrag til Galileo

Kommissionen påpeger, at Egnos vil introducere europæisk teknologi på markedet for satellitnavigation, og at den troværdighed, europæisk satellitnavigationsteknologi derved opnår, vil kunne lette Galileos markedspenetrations. Dette skyldes ikke mindst, at Egnos vil give europæisk satellitnavigation en tydelig placering på markedet samt demonstrere den europæiske formåen på området. Endelig vil Egnos anspore udviklingsarbejdet i europæisk industri inden for de områder, der skal anvendes til Galileo.

På det økonomiske område anfører Kommissionen, at Egnos vil gøre det muligt at fremskynde idrifttagningen af Galileo med et år, hvilket Kommissionen anslår vil medføre besparelser svarende til en nutidsværdi på 166 mio. €. Denne fremskyndelse af Galileo vil være mulig på grund af synergieffekter mellem Egnos og Galileo i relation til godkendelsesprocedurer og teknisk knowhow. Kommissionen oplyser, at den forventede besparelse svarer til fem års driftsudgifter for Egnos.

Derudover oplyser Kommissionen, at en integration af Egnos i Galileo vil kunne afstedkomme besparelser på mellem 9 og 12 pct. af de to systemers samlede, årlige driftsomkostninger. Den største besparelse på estimeret 21,8 mio. € opnås ved fuldstændig integration, mens en begrænset integration forventes at kunne afstedkomme besparelser på 15,1 mio. €. Kommissionen oplyser, at de årlige driftsomkostninger for Egnos anslås at være på 33 mio. €.

### Forskellige muligheder for integration af Egnos i Galileo

Kommissionen gennemgår tre scenarier for integrationen af Egnos i Galileo.

I *det første scenario* ophører de offentlige tilskud til Egnos, således at man ikke fortsætter projektet ud over udviklings- og forsøgsstadiet. Kommissionen fraråder denne løsning, idet den indebærer tab af de allerede gennemførte investeringer på i alt 300 mio. € samtidig med, at man vil miste de fordele i forhold til opbygning af knowhow og tidlig markedspenetrations.

*Det andet scenario* lyder på, at man viderefører de to systemer uafhængigt af hinanden. Kommissionen påpeger, at dette alternativ vil medføre, at det ikke vil være muligt at føre én samlet europæisk satellitnavigationspolitik, samt at man mister alle synergieffekter, hvorfor denne option frarådes.

*Det tredje scenario* omfatter integration af Egnos i Galileo. Den tekniske integration giver ifølge Kommissionen ikke anledning til særlige problemer. For så vidt angår den organisatoriske integration forudsætter Kommissionen, at kontrollen med Egnos overføres til Fællesforetagendet Galileo for at sikre optimalt samspil mellem de to programmer. På længere sigt anbefaler Kommissionen, at man integrerer koncessionerne for Egnos og Galileo, således at begge systemer samles i én kontrakt og drives af én og samme koncessionshaver.

Kommissionen anfører, at det største problem ved denne model består i finansieringen af Egnos' driftsomkostninger på 33 mio. €. Kommissionen nævner, at disse udgifter vil kunne afholdes af Fællesforetagendet Galileo. En sådan finansiel integration af de to systemer vil imidlertid kræve en ændring af Fællesforetagendets statutter, dvs. af Galileo-forordningen (EF 876/2002).

Tidsplanen i dette tredje scenario lyder på, at Fællesforetagendet Galileo i løbet af 2003 gennemfører et udbud med henblik på at kunne udpege en operatør, der skal drive Egnos fra 2004, hvor Egnos forventes driftsklar, til 2008, hvor Galileo forventes at være operationelt. Fra 2005 til 2008 foreslår Kommissionen, at den koncessionshaver, der udpeges for Galileo, skal overtage driften af Egnos. Endelig foreslår Kommissionen, at man i 2008, når Galileo er operationel, evaluerer de to systemer, og tager stilling til hvordan de skal udvikle sig i fremtiden.

#### Kommissionens anbefaling i meddelelsen om integration af Egnos

Kommissionen anbefaler, at Egnos videreføres og integreres i Galileo. Det betyder, at Fællesforetagendet Galileo skal overtage kontrollen med Egnos, føre tilsyn med driften af Egnos fra juni 2004, hvor systemet planlægges at være operativt, samt iværksætte et udbud vedrørende en koncessionsaftale om driften af systemet snarest muligt efter juni 2004.

Kommissionen anbefaler videre, at forvaltningen af Egnos bliver et integreret element i den kommende koncessionsaftale om forvaltning af Galileo, idet Kommissionen foreslår, at der ydes et årligt offentligt tilskud på 33 mio. € fra 2004 til 2008.

Videre anbefaler Kommissionen i sin meddelelse, at man fremmer udvidelsen af Egnos til andre regioner i verden med henblik på at dele driftsudgifterne, samt at Rådet efter forslag fra Kommissionen træffer afgørelse om, hvorvidt Egnos skal fortsættes efter at Galileo er blevet operationelt i 2008.

Det græske formandskab har fremlagt et udkast til rådskonklusioner om integrationen af Egnos i Galileo-programmet med henblik på vedtagelse på rådsmødet den 5. og 6. juni 2003.

Hovedpunkterne i konklusionsudkastet er følgende:

- Egnos-programmet bør fortsættes og bør anvendes som isbryder for Galileo.
- Egnos-programmet bør fremover kontrolleres af Fællesforetagendet Galileo, der burde få til opgave dels at overvåge styringen af programmet efter at det i juni 2004 har af-

sluttet "Operational Readiness Review", dels at udpege en operatør, der kan drive Egnos fra juni 2004.

- Der bør gennemføres en evaluering af de fordele, der vil kunne opnås ved at indlejre driften af Egnos i den fremtidige Galileo-koncession.
- Egnos-programmet bør modtage midler fra TEN-T i perioden fra 2004 til 2008.
- Egnos-programmet bør søges fremmet i andre dele af verden.
- Afgørelsen af om Egnos-programmet skal fortsættes efter at Galileo er operationelt i 2008 bør tages af Rådet på forslag fra Kommissionen.
- Alle parter, der har bidraget til finansieringen af Egnos' udvikling og igangsættelse, bør inddrages i den fremtidige udvikling af systemet, og at der derfor bør slutes en aftale mellem disse og Fællesforetagendet Galileo.

Det bemærkes, at Danmark ikke deltager i Egnos-programmet, og derfor heller ikke har ydet direkte bidrag til finansieringen af Egnos' udvikling og igangsættelse.

## **2. Høring**

Det er ikke fundet relevant at sende meddelelsen eller forslaget til rådskonklusioner i høring.

## **3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser**

Det omhandlede udkast til rådskonklusioner skønnes ikke at have lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

## **4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

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

## **5. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg**

Forslaget til rådskonklusioner om integration af Egnos i Galileo og Kommissionens meddelelse om samme emne har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## **Dagsordenspunkt 7: Transeuropæiske transportnet – Van Miert rapporten**

### *Nyt notat*

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

På den baggrund besluttede Europa-Kommissionen i november 2002, at nedsætte en High Level gruppe med repræsentanter fra medlemslandene til at identificere fremtidige prioriterede projekter under programmet for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T). High Level gruppen fik forhenværende næstformand for Europa-Kommissionen Karel Van Miert som formand. De nye medlemslande (samt Rumænien og Bulgarien) deltager i møderne som observatører med taleret.

Projektforslagene skal være i overensstemmelse med målene for den europæiske transportpolitik, og skabe merværdi på EU-niveau samt have en realistisk finansieringsplan frem til 2020. Endvidere skal High Level gruppen udvikle en procedure, metode og tidshorisont for den fremtidige revision af listen over prioriterede projekter, samt fremskynde deres implementering. Desuden skal High Level gruppen reflektere over måder at fremme finansieringen af projekterne på.

High Level gruppens arbejde med at identificere prioritetsprojekter er et led i den dybdegående revision af retningslinierne for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T), som skal finde sted inden udgangen af 2004. Arbejdet skal munde ud i en rapport med anbefalinger til Europa-Kommissionen, som derefter vil lade disse indgå i et forslag om revision af retningslinierne og den eksisterende liste over prioriterede projekter, den såkaldte Essen-liste.

På det kommende rådsmøde vil Kommissionen informere om High Level gruppens arbejde.

**Dagsordenspunkt 8 a), b), c) : Eksterne relationer i luftfartssektoren.  
KOM(2003) 94, SEC(2003) 226.**

*Revideret notat*

**1. Baggrund og indhold**

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

*a) Forhandlingsmandat vedr. forhandling med USA*

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 - i nedennævnte meddelelser af 19. november 2002 og 26. februar 2003 - at Rådet giver den et udvidet forhandlingsmandat til forhandlinger med USA.

Forhandlingerne skal grundlæggende omfatte alle elementer, som indgår i en sædvanlig bilateral luftfartsaftale, herunder de ovenfor nævnte "hårde" elementer, og den endelige aftale skal resultere i et åbent luftfartsområde, hvor luftfartsselskaber fra begge parter kan etablere sig og operere forretningsmæssigt på basis af ensartede eller harmoniserede regler.

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

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

Kommissionen har udsendt henstilling vedr. punkt b samt meddelelse og forslag vedr. punkt c, alt dateret 26. februar 2003. Henstillingen fremsættes ifølge meddelelsen under henvisning til traktatens artikel 300(1). 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 jf. traktatens artikel 251.

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 meddelelsen af 19. november 2002 gør Kommissionen opmærksom på, at ændringerne i Fællesskabets luftfartspolitik som følge af dommene må ske gradvis på grund 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 meddelelsen af 26. februar 2003 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 luftfartscertifikat (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 a 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, jf. punkt b ovenfor.

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, jf. punkt c ovenfor.

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 de 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 refe-

rence 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. Desuden har Danmark indgået bilaterale luftfartsaftaler med et antal tredjelande.

## **3. Høring**

Meddelelsen og forslaget er sendt i høring hos Cimber Air A/S, Maersk Air A/S, Star Air A/S, MyTravel Airways A/S, SAS, Sterling European Kommanditaktieselskab, Sun-Air of Scandinavia A/S, Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn, Aalborg Lufthavn, Dansam, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SID, Dansk Industri og Forbrugerrådet.

*Maersk Air* henviser in extenso til sit høringssvar vedr. Kommissionens meddelelse om følgerne af Domstolens domme af 5. november 2002 for europæisk luftfartspolitik, KOM(2002) 649, og tilføjer, at Kommissionen i den nye meddelelse elaborerer meget indgående over konsekvenserne af Domstolens afgørelser for så vidt angår den traditionelle nationalitetsklausul i bilaterale luftfartsaftaler og ligesom Domstolen sammenholder denne med principperne i traktatens artikel 43 om den frie etableringsret. Kommissionen henviser endvidere til licensforordningen 2407/92 og fremhæver, at det med dommen forholder sig således, at medlemsstaterne har en forpligtelse til ikke at diskriminere mellem "Community carriers" på grundlag af ejerskabet, så længe disse har en "establishment of some form" på deres territorium.

Maersk Air konstaterer, at etableringsretten i traktaten er eksemplificeret som agenturer, filialer eller datterselskaber. Det forekommer imidlertid at være påkrævet med en nærmere fortolkning af, hvilke former for etablering eller tilstedeværelse i en medlemsstat, der kan karakteriseres som og henføres under begreberne henholdsvis agentur og filial.

I øvrigt er man enig i, at Fællesskabet skal tage sig af de områder, der falder ind under Fællesskabets eksklusive eksterne kompetence, idet det nok ikke vil være hensigtsmæssigt at overlade til de enkelte medlemsstater at forhandle fællesskabsklausuler på Fællesskabets vegne. Fællesskabet må formodes at kunne tilsikre gennemsigtighed og ikke-diskrimination samt at have større gennemslagskraft end de enkelte medlemsstater.

SAS henviser til sit høringssvar vedr. Kommissionens meddelelse om følgerne af Domstolens domme af 5. november 2002 for europæisk luftfartspolitik, KOM(2002) 649, og tilføjer, at den nye meddelelse er en mere konstruktiv angrebsmåde på situationen efter dommen, end den, der fremgik af den første meddelelse.

I den nye meddelelse tager Kommissionen udgangspunkt i den blandede kompetence mellem medlemsstaterne og Fællesskabet, som fremgår af dommen. Kommissionens forslag indebærer, at der skal føres parallelle forhandlinger med tredjelande fra såvel medlemslande som Fællesskabet, hvilket SAS mener, vil være praktisk vanskeligt og kan give anledning til forvirring hos modparten. En opdeling af forhandlingsansvaret vil også betyde en svækkelse af forhandlingspositionen, idet det "give-and-take" på forskellige områder, som indgår i en bilateral luftfartsforhandling, vanskeliggøres.

For SAS vil det ligesom for den øvrige del af branchen i Europa være af største vigtighed, at der hurtigt opnås enighed mellem Rådet og Kommissionen om, hvordan luftfartsrelationerne med tredjelande skal håndteres. Den nuværende situation medfører, at nogle medlemslande fortsætter de traditionelle bilaterale forhandlinger, mens andre venter på, at der findes en løsning i EU, der opfylder Domstolens krav. Dette skaber en ikke holdbar forvridning af konkurrencen mellem europæiske luftfartsselskaber, og i den forbindelse går SAS ud fra, at de skandinaviske lande ikke afstår fra sådanne forhandlinger, som tjener skandinaviske luftfartsinteresser.

Med hensyn til Domstolens krav om at ændre de bilaterale luftfartsaftaler, hvad angår nationalitetsklausulen, påpeger SAS, at der er opstået diskussion om, hvad der skal karakterisere et luftfartsselskabs etablering i et andet medlemsland – hvorvidt f.eks. et billetkontor i det andet land er tilstrækkeligt, hvilket Kommissionen mener, eller om selskabet skal have licens eller i det mindste et driftscertifikat (AOC) udstedt af det andet land. I den forbindelse henviser SAS til en vedlagt analyse udført for sammenslutningen af store europæiske luftfartsselskaber (AEA), som tyder på, at Kommissionens opfattelse er i overensstemmelse med den frie etableringsret.

Kommissionen har foreslået, at den får mandat til at forhandle en fællesskabsklausul med tredjelande som erstatning for de bilaterale nationalitetsklausuler. SAS er enig heri, frem for alt ud fra et konkurrenceperspektiv, så der skabes samme muligheder for udpegning i alle medlemslande samtidigt. Der vil dog som nævnt være ulemper forbundet med parallelle forhandlinger fra såvel medlemslande som Fællesskabet, og forhandling om fællesskabsklausuler bør derfor indgå som et element i generelle luftfartsforhandlinger, der i fremtiden føres af Fællesskabet. En fællesskabsklausul bør i øvrigt omfatte såvel EU- som EØS-lande, dvs. også Norge og Island.

I sit forslag om forhandlingshåndtering forudsætter Kommissionen, at medlemslandene skal informere den og de andre medlemslande omfattende om forestående forhandlinger, og at resultatet af forhandlinger skal forelægges Kommissionen. SAS mener, at forhandlernes troværdighed vil briste, når modparten - fordi Kommissionen skal godkende et forhandlingsresultat - ikke kan være sikker på, at forhandlingsresultatet holder. I den udstrækning, et medlemsland holder sig til forhandling om emner, som det ifølge dommen har kompetence til, mener SAS ikke, det skulle være nødvendigt med nogen form for kontrol fra Kommissionens side, men at der kunne indføres klagemulighed for berørte luftfartsselskaber.

Forslaget kræver også, at et medlemsland skal oplyse Kommissionen om de principper, som det vil anvende til fordeling af eventuelle begrænsede trafikrettigheder mellem EU's luftfartsselskaber. SAS mener ikke, at dette bør være aktuelt, før der er aftalt en fælles nationalitets-

klausul inden for rammerne af en luftfartsaftale, der er indgået på fællesskabsniveau. I givet fald bør fordelingsprincipperne være fælles, og de bør være betydeligt mere konkrete end de, der fremgår af Kommissionens meddelelse. SAS forudsætter i den forbindelse, at allerede eksisterende udnyttede trafikrettigheder tildeles en form for "grandfather"-status.

Indtil der er aftalt en fællesskabsklausul for udpegning af luftfartsselskaber, bør kun nationale selskaber udpeges. Der kan sættes spørgsmålstegn ved, om dette vil være i overensstemmelse med dommen. SAS henviser i den forbindelse til den nævnte analyse fra AEA, der anviser muligheder for at lade spørgsmålet blive reguleret gradvist, herunder at undtage visse aktiviteter fra den frie etableringsret.

SAS konkluderer, at forholdet til tredjelande i stigende omfang vil blive reguleret på fællesskabsniveau, men at det bilaterale system bør fastholdes i en overgangsperiode. Et fællesskabsmandat til forhandlinger med USA ser man som en prioritet, men det bør ikke gives, før der er fuld klarhed over, hvordan den aktuelle situation efter dommen skal håndteres.

*Danske Pilotorganisationers Samråd (DPS)* er overordnet positive over for, at man overvejer at indgå luftfartsaftaler på EU-niveau, idet man mener, at man vil kunne få langt mere ud af en aftale, der inkluderer samtlige medlemsstater. Specielt "open skies"-aftalerne med USA, som de amerikanske myndigheder ifølge DPS indgik for at undgå et "Forenede Europæiske Stater" på luftfartsområdet, har givet en skævvridning af adgangen til markedet. Amerikanske selskaber har nu adgang til EU's marked, mens USA's hjemmemarked er lukket for EU-selskaber. Dette udnyttes først og fremmest af amerikanske pakke transportselskaber til at udføre rene intereuropæiske flyvninger ved at kombinere de mange bilaterale aftaler, uden at noget EU-selskab har haft samme mulighed i USA.

For i fremtiden at sikre en "level playing field" bør en kommende aftale mellem EU og USA ifølge DPS ufravigeligt være baseret på følgende elementer: Ikke baseret på de eksisterende bilaterale aftaler; fuldstændig og reel reciprocitet; ingen forskel på passager- og fragtflyvning; trafikrettigheder aftales i en sådan aftale og ikke i WTO, GATS eller andre lignende organisationer.

De to områder i open skies-aftalerne, der skaber problemer for EU-selskaber, er nationalitetsklausulen samt afgivelse af trafikrettigheder til amerikanske selskaber i det indre marked. Nationalitetsklausulen er kendt i strid med traktaten og skal derfor fjernes, hvorefter alle EU-selskaber kan flyve fra hele det indre marked til USA, også ved ændrede ejerforhold. Ved at kombinere alle open skies-aftalerne har de amerikanske selskaber adgang til hele det indre marked, bortset fra ren indenrigstrafik, mens intet EU-selskab kan opnå samme rettighed på det amerikanske marked. Dette er som nævnt især udnyttet af amerikanske pakkepost-selskaber, som er i gang med en kraftig ekspansion i EU på bekostning af europæiske arbejdspladser. DPS forventer, at man vil se samme udvikling på passagersiden, når den amerikanske luftfartsindustri igen er kommet på fode. En ny aftale mellem EU og USA kan ligge en del år ude i fremtiden, og det er derfor essentielt at man nationalt og på EU-plan erkender problemet og arbejder for dets løsning. Fra amerikansk side udfoldes der et stort lobbyarbejde over for Kommissionen samt i GATS og WTO fra fragtselskaberne for at sikre fortsat fuld markedsadgang.

Argumentationen går bl.a. på, at man derved skaber øget konkurrence og lavere priser for forbrugeren, men konsekvenserne af den amerikanske "salami"-metode vil være at smadre grundlaget for de europæiske fragtselskaber, herunder flere danske, som lever af et godt samarbejde med amerikanske pakkepost-selskaber. Der vil ifølge DPS efterhånden være total amerikansk dominans, og ingen europæer vil få mulighed for job i disse selskaber.

DPS anfører, at man er helt enig med sine arbejdsgivere på disse punkter. Man er ikke imod den af Kommissionen ønskede liberalisering, men mener ikke, at den er politisk gennemførlig eller det bedste for den europæiske luftfartsindustri i de næste mange år. USA er ifølge DPS interesseret i at fastholde den nuværende situation og vil derfor blot starte forhandlingerne uden reel interesse i at nå målet for derved at forhale hele forløbet. Kommissionen bør derfor satse på en ny aftale inden for forholdsvis kort tid, og for at komme skævvridningen til livs bør man ikke acceptere cabotage på modpartens område.

*Erhvervsflyvningens Sammenslutning* henviser til sit høringssvar vedr. Kommissionens meddelelse om følgerne af Domstolens domme af 5. november 2002 for europæisk luftfartspolitik, KOM(2002) 649, og tilføjer, at den nye meddelelse og forslag ikke ændrer Sammenslutningens holdning, men at formodningen om tidskrævende og besværlig sagsbehandling styrkes.

*SID* mener grundlæggende, at en eventuel vedtagelse af forordningen ikke på nogen måde må kunne tages til indtægt for støtte til de af Kommissionen fremsatte konklusioner i meddelelsen. Forbundet kan generelt tilslutte sig forslaget til forordning, der er i overensstemmelse med gældende praksis om transparens og ikke-diskrimination, og som samtidig fastslår, at medlemsstaterne, under henvisning til subsidiaritetsprincippet, har forhandlingsretten på en række områder.

*SID* så gerne en tidsfrist på seks uger indført for et medlemslands underretning af Kommissionen og de andre medlemslande om påtænkte bilaterale luftfartsforhandlinger, på samme måde som den af Kommissionen foreslåede tidsfrist for behandling af interesserede luftfartselskaber og ændring af fordelingsprincipper.

Man fraråder dog, at Kommissionen får tildelt mandat til forhandlinger med USA og andre tredjelande, specielt under henvisning til, at der ikke er gennemført instrumenter, der sikrer, at også de nationale interesser varetages i forhold til den trafik, der måtte være på de enkelte medlemsstaters lufthavne og rutenet til ikke-EU-destinationer.

#### **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 forholds-

vis 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, 27. november 1998 og 21. marts 2003 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 til orientering den 29. november 2002.

Sagen om Kommissionens meddelelse med henstilling om forhandlingsmandat vedr. forhandling med tredjelande og med forslag til forordning om forhandling om og anvendelse af luftfartsaftaler mellem medlemslande og tredjelande blev forelagt til orientering den 21. marts 2003.

## **Dagsordenspunkt 9: Forslag til forordning om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne. KOM (2003) 207.**

*Nyt notat*

### **1. Baggrund og indhold**

Forslaget er fremsat den 24. april 2003 under henvisning særlig til Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Parlamentet).

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

Det følger af forordningens artikel 10, stk. 3, at et luftfartsselskab i næste tilsvarende fartplansæson kun er berettiget til de i den aktuelle fartplansæson tildelte ankomst- og afgangstidspunkter, såfremt luftfartsselskabet har udnyttet disse tidspunkter i mindst 80% af tilfældene. Denne bestemmelse kaldes "use-it-or-lose-it"-bestemmelsen.

Bestemmelsen, som administreres af lufthavnens neutrale slotskoordinator, kan fraviges, bl.a. hvis den manglende udnyttelse skyldes uforudsigelige og uafvendelige tilfælde, som luftfartsselskabet ikke har nogen indflydelse på. Krig og væbnet konflikt er ikke specifikt nævnt som eksempler herpå.

Kommissionen anfører, at konflikten i Irak har følger for luftfarten, både i EU og andre steder. Det samme gælder påvirkningen fra oliepriserne og den generelle økonomiske afmatning. Hertil kommer de alvorlige virkninger for luftfarten som følge af det nylige udbrud af SARS-sygdommen. Efterspørgselen er faldet, og det er kommet til reduktioner i den indsatte sædekapacitet.

De fleste luftfartsselskaber, der beflyver EU-lufthavne, vil imidlertid være tilbageholdende med at reducere udbuddet, fordi de i givet fald vil tabe deres slots i den næste tilsvarende fartplansæson som følge af "use-it-or-lose-it"-bestemmelsen. Hvis der ikke træffes en beslutning, der beskytter hævdvundne rettigheder for slots, vil selskabernes nuværende økonomiske vanskeligheder derfor blive forøget.

Kommissionen anfører, at i modsætning til de store og mellemstore rute- og charterselskaber og deres organisationer mener europæiske lavprisselskaber som EasyJet og Ryanair, at bestemmelserne om ankomst- og afgangstidspunkter skal anvendes på normal vis. Disse selskaber betragter beskyttelse af slots som en form for statsstøtte.

Kommissionen foreslår at indføje en artikel 10b i den gældende forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993. Ifølge artiklen skal luftfartsselskaberne være berettiget til den samme serie ankomst- og afgangstidspunkter i sommerfartplansæsonen 2004, som de var tildelt i sommersæsonen 2003.



Kommissionen begrundet forslaget med, at der er behov for klart og entydigt at slå fast, at den væbnede konflikt medfører en negativ påvirkning af luftfartsselskabernes virksomhed i sommerfartplansæsonen 2003.

En lignende bestemmelse blev foreslået og vedtaget på baggrund af begivenhederne i USA den 11. september 2001 (Parlamentets og Rådets forordning nr. 894/2002 af 27. maj 2002).

Kommissionen anfører, at det er nødvendigt, at forslaget træder i kraft senest den 15. september i år pga. de internationalt aftalte tidsfrister for beregning af luftfartsselskabernes slotsudnyttelse.

Kommissionen har formelt fremsat forslaget som ændring til det tidligere fremsatte ændringsforslag (KOM(2002) 623) til det tidligere fremsatte forslag (KOM(2001) 335) til forordning om en generel ændring af den gældende slotsforordning; dette ændringsforslag er ikke færdigbehandlet af Rådet.

## **2. Gældende dansk lovgivning på området**

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

## **3. Høring**

Forslaget har været sendt i høring hos Cimber Air A/S, MyTravel Airways A/S, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SAS, Star Air A/S, Sterling European Kommanditaktieselskab, Københavns Lufthavne A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S, Airport Coordination Denmark A/S, Maersk Air A/S, Danish Air Transport ApS, Billund Lufthavn, Aviation Assistance A/S, Dansam og Aalborg Lufthavn.

Af høringssvarene fremgår følgende:

**Erhvervsflyvningens Sammenslutning** kan acceptere, at der tildeles samme ankomst- og afgangstidspunkter i sommerfartplansæsonen 2004 som i 2003. Situationen giver anledning til at overveje, om der skal være mulighed for langvarig ophævelse af 80 pct-reglen ("use it or loose it"-bestemmelsen). I givet fald finder Erhvervsflyvningens Sammenslutning, at luftfartsselskaber, der måtte ønske at udnytte de blokerede slots får adgang hertil.

**Airport Coordination Denmark** oplyser, at man har til opgave at fordele alle slots retfærdigt, til tilfredshed hos såvel lufthavnen, som hidtidige og kommende operatører. Grundlæggende burde dette ske efter princippet "use it or loose it"-bestemmelsen, da det er den eneste løsningsmodel, der stiller alle brugere lige.

Airport Coordination Denmark oplyser, at man har modtaget aflysninger af primært europæiske flyvninger, både enkelt dage, enkeltstående ugedage, tidsbegrænsede perioder samt for hele sommersæsonen. På den oversøiske trafik har Singapore Airlines annulleret en af sine tre ugentlige flyvninger mellem København og Singapore i perioden 5. til 31. maj 2003. Iran Air

har i samme periode uændret fløjet mellem Teheran og København, Egypt Air mellem Cairo og København og Turkish Airlines mellem Istanbul og Ankara og København.

Airport Coordination Denmark vurderer, at Kommissionens forslag kan gøre en effektiv koordination næsten umulig. Da ingen eller få operatører vil være villige til at flytte slot for en nærmere afgrænset periode, vil man kunne opleve "huller" i den eksisterende peak-struktur, som man kan frygte, resulterer i en ikke-optimal udnyttelse af lufthavnens ressourcer. Dette vil kunne resultere i et dårligere produkt for såvel lufthavnen, flyselskaberne, handlingsselskaberne og passagererne. Da ingen kan forudse udstrækningen af SARS eller krisen i Irak, anfører Airport Coordination Denmark, at forslaget indebærer en risiko for at blokere for branchens almindelige udvikling. Man fraråder derfor, at Kommissionens forslag bliver vedtaget.

**Københavns Lufthavne** finder det særdeles uheldigt, at Kommissionen blander forslaget om suspenderingen af "use it or loose it"-bestemmelsen (KOM(2003) 207) sammen med et generelt ændringsforslag til slotsforordningen (KOM(2002) 623).

For så vidt angår KOM(2003) 207 finder Københavns Lufthavne det højst uheldigt, at Kommissionen ikke har taget hensyn til lufthavnens interesse som udtrykt ved lufthavnens organisation ACI i effektiv slots-udnyttelse. Københavns Lufthavne mener ikke, at trafiknedgangen kan tilskrives krigen i Irak og mener, at SARS alene bør udløse suspendering af "use it or loose it"-bestemmelsen på enkelte destinationer.

**Maersk Air** oplyser, at man efter omstændighederne kan tilslutte sig Kommissionens forslag, uanset at udbruddet af SARS og krigen i Irak måske ikke har haft en væsentlig negativ indvirkning på den intra-europæiske trafik.

**SAS** anfører, at Kommissionens forslag ligger på linie med tiltag i USA og Japan. SAS hilser forslaget om midlertidigt at ophæve "use it or loose it"-bestemmelsen velkommen. SAS beklager, at Kommissionen har blandet dette ad hoc-forslag sammen med det policy-prægede forslag om revision af slots-forordningen, da det indebærer en risiko for, at det ikke er muligt hurtigt at træffe beslutning i slots-spørgsmålet. SAS henstiller derfor, at man fra dansk side arbejder for, at Kommissionen fremsætter et modificeret forslag, der alene handler om suspenderingen af "use it or loose it"-bestemmelsen som efter 11. september 2001.

#### **4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Indføjelser af en artikel 10b i den gældende forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 finder direkte anvendelse.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

#### **5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser**

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

## **6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

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

Fællesskabet har tidligere vedtaget forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne. Forslaget vedrører indføjelse af en ny artikel 10b i denne forordning. Fællesskabet har ligeledes tidligere vedtaget forordning nr. 894/2002 af 27. maj 2002 vedr. indføjelse af en lignende artikel 10a på baggrund af begivenhederne i USA den 11. september 2001.

Det er regeringens opfattelse, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

## **Dagsordenspunkt 10: Forslag til direktiv om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet. KOM(2002) 769.**

*Genoptrykt notat*

### **1. Baggrund og indhold**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

For så vidt angår organisatoriske foranstaltninger foreslår Kommissionen, at hver medlemsstat udpeger en eller flere administrativ(e) myndighed(er), som kan oprettes på nationalt, regionalt eller lokalt plan. Den administrative myndighed har det generelle ansvar for alle tunnelernes sikkerhedsaspekter og træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre overholdelsen af direktivets minimumskrav. Endvidere kræves der en godkendelse fra den administrative myndighed 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 har været åben for offentlighed i højst 18 måneder efter direktivets ikrafttræden, skal den sikkerhedsansvarlige inden et år vurdere, om tunnelen opfylder de sikkerhedsmæssige minimumskrav. Om nødvendigt skal den sikkerhedsansvarlige foreslå en plan for, hvordan tunnelen skal tilpasses direktivets krav. Ombygningen af tunneler i overensstemmelse med planen må ikke strække sig over mere end 10 år. Derved sikres det ifølge Kommissionen, at alle tunneler opfylder kravene inden for en 10-årig periode.

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

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

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **2. Gældende dansk ret**

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

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

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

### 3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos Sund & Bælt, Øresundsbro Konsortiet, Rådet for større færdselssikkerhed, De Samvirkende Invalideorganisationers (DSI), Dansk Transport og Logistisk, Amdsrådsforeningen, 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 detaljerede til at være egnet som lovgivningsstof. Endvidere finder **Sund & Bælt**, at den organisatoriske model, specielt for medlemsstater med få tunneler, er for omfattende og ansvarsfjernede for den driftsansvarlige organisation.

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

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

Drogdientunnelen 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

foreslåede 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 holderpladser 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 forslagets 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 man 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.

**Forbrugerrådet** finder det meget positivt at der nu etableres fælles europæiske sikkerhedskrav for tunneler. Forbrugerrådet er dog ikke enig, at det ifølge artikel 4 skal være muligt at udpege mere end én administrativ myndighed og finder det ikke rimeligt, at den administrative myndighed selv skal kunne udføre inspektionsfunktionen.

For så vidt angår periodiske inspektioner (art. 12) finder **Forbrugerrådet**, at en førstegangsinspektion udført inden for et tidsrum på fem år efter direktivets ikrafttrædelse synes ufor-

holdsmæssig lang og at de periodiske inspektioner af tunnelen bør foretages oftere end med 5 års interval.

Endvidere finder **Forbrugerrådet**, at processen om en fælles harmoniseret risikoanalyse bør fremskyndes.

For så vidt angår de specifikke sikkerhedskrav i Bilag I finder **Forbrugerrådet** at afstanden til selvredning bør være maksimalt 250 m og gerne mindre, at det skal være nødudgange i alle tunneler uanset længde og belastning, at der bør være restriktionerne for transport af farligt gods uanset om tunnelen er oversøisk eller undersøisk, sat at det ikke skal være tilladt for lastbiler at overhale i tunnelen.

#### **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. Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 21. marts 2003.

## **Dagsordenspunkt 11: Handlingsplan for færdselssikkerhed 2003-2010.**

### **1. Baggrund og indhold**

Europa-kommissionen har igennem længere tid arbejdet på en såkaldt "3rd Road Safety Action Plan 2002-2010" (3. handlingsplan for trafikikkerhed).

Kommissionen udstedte som led i dette arbejde i maj 2001 et såkaldt "Consultation Paper" (høringspapir) om handlingsplanen. Af dette dokument fremgår, at det bl.a. blev overvejet at foreslå et fælles mål for reduktion af antallet af trafikulykker samt at indføre metoder til interaktion mellem forskellige aktører på området.

I forlængelse af høringspapiret tilkendegav Trafikministeriet over for Kommissionen, at der fra dansk side bl.a. lægges vægt på, at der udvikles fælles standarder for sikre køretøjer, opfordres til udveksling af best practise og informationer om trafikikkerhed samt udføres fælles indsamlinger af ulykkesdata.

Det blev endvidere tilkendegivet, at det fra dansk side tillægges betydning, at et fælles mål for en reduktion i antallet af trafikulykker angives som et minimumsmål, idet der er stor forskel på niveauet for trafikikkerhed i de enkelte EU-lande.

Det blev ydermere anført, at fælles EU-kampagner om trafikikkerhed bør begrænses til at angå et fælles emne, hvorefter det nærmere indhold af kampagnerne bør tilpasses nationale forhold.

Der foreligger endnu ikke en handlingsplan fra Kommissionen. Kommissionen har imidlertid i maj 2003 tilkendegivet, at dokumentet sandsynligvis vil foreligge ultimo maj 2003. Kommissionen har i samme forbindelse oplyst, at der ikke vil blive fremsat et juridisk bindende forslag til nye direktiver eller forordninger. Der vil derimod blive fremlagt et "Road Safety Charter", som det vil være muligt at underskrive, såfremt der er et ønske om at gå videre med handlingsplanen. Kommissionen forestiller sig, at dette charter vil kunne underskrives af industrien, organisationer mv.

Det græske formandskab vil muligvis forelægge et udkast til rådskonklusioner. Et sådant udkast foreligger imidlertid endnu ikke.

### **2. Gældende dansk ret**

Da der ikke på nuværende tidspunkt foreligger en endelig handlingsplan, er det ikke muligt at vurdere handlingsplanens forhold til gældende dansk ret.

### **3. Høring**

Da handlingsplanen endnu ikke er modtaget, har der ikke været foretaget høring af danske interessenters holdning til planen.

### **4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Da handlingsplanen endnu ikke foreligger, er det ikke muligt at vurdere eventuelle lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

### **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Da handlingsplanen endnu ikke foreligger, er det ikke muligt at vurdere eventuelle samfundsøkonomiske konsekvenser.

### **6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Da handlingsplanen endnu ikke foreligger, er det ikke muligt at vurdere planens forhold til nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

### **7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Da handlingsplanen endnu ikke foreligger, har planen ikke været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

