

[PDF udgave \(687 KB\)](#)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EUK	20. november 2003

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

Samlenotat til Folketingets Europaudvalg – rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 5. december 2003.

1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for ulovlig forurening. KOM(2003) 92.
- *Generel indstilling*

Notat følger.

Side 3

2. Forslag til forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed KOM(2003)449
- *Generel indstilling/politisk enighed*

Side 4

3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overflytning af fragt- og passagerskibe mellem registrene i Fællesskabet. KOM(2003)478
- *Generel indstilling/politisk enighed*

Side 9

Transeuropæiske transportnet

- a) Ændret forslag til beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. KOM(2003) 564.
- *Politisk enighed*

Side 12

b) Det europæiske vækstinitiativ

- *Drøftelse*

Side 20

5. Ændret forslag til forordning om ændring af forordning om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne. KOM(2001) 335.
- *Politisk enighed*

Side 23

6. Eksterne relationer i luftfartssektoren
- *Information fra Kommissionen*

Side 29

7. Forslag til direktiv om udbredelse og kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer i Fællesskabet. KOM (2003) 132.
- *Fælles tilgang*

Side 30

8. Forslag til ændring af direktiv 199/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (Eurovignetten). KOM(2003) 448.

- *Politisk drøftelse* **Side 37**
9. Ændret forslag til direktiv vedrørende et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne på bestemte vejstrækninger. KOM (2000) 759 / KOM (2003) 473.
- *Politisk enighed* **Side 48**
- Erklæring om færdselssikkerhed
- *Rådskonklusioner* **Side 53**
- Udkast til forhandlingsmandater vedrørende aftaler mellem fællesskabet og henholdsvis Kroatien, Slovenien, Makedonien og Schweiz
- *Præsentation* **Side 55**
12. Vejtransportsikkerhed:
- Kommissionens præsentation af:
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort (KOM (2003) 621 af 21. oktober 2003)
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF og af Rådets forordninger 3820/85 og 3821/85 vedrørende visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (KOM (2003) 628)
Udkast til Kommissionens meddelelse om håndhævelse af reglerne om færdselssikkerhed
- *Præsentation*
- Notat følger.*** **Side 56**
13. Det europæiske vækstinitiativ – energinfrastrukturprojekter
- *Drøftelse* **Side 57**

Dagsordenspunkt 2: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæiskagentur for søfartssikkerhed, KOM (2003) 449

Resumé

Forslagets primære sigte er at medtage følgende tre områder blandt agenturets formål: 1) forureningsbekæmpelse, 2) forebyggelse af terrorhandlinger m.v. mod skibe og havnefaciliteter (maritim sikring) og 3) anerkendelse af

sønæringsbeviser fra tredjelande.

Forslaget indeholder endvidere to konsekvensændringer samt en tilpasning vedrørende betingelserne for tredjelande, der ønsker at deltage i agenturet.

Formandskabet har i lyset af forhandlingerne i Rådets maritime arbejdsgruppe fremlagt et kompromisforslag, som på nogle punkter justerer Kommissionens oprindelige forslag. Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 4.-5. december 2003 med henblik på politisk enighed om fælles indstilling.

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser, man har dog betydning for tildelingen af midler til agenturet over EU budgettet.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er modtaget den 1. september 2003 og fremsat med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Forordning nr. 1406/2002 om det europæiske agentur for søfartssikkerhed (agenturet) trådte i kraft i august 2002. Agenturets primære opgave er at give medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og videnskabelig bistand inden for Fællesskabets lovgivning for søfartssikkerhed og forebyggelse af forurening fra skibe.

Forslaget indeholder tre hovedelementer, som omtales nedenfor. Forslaget indeholder endvidere to konsekvensændringer samt en teknisk præget tilpasning vedrørende betingelserne for tredjelande, der ønsker at deltage i agenturet.

1) Indførelse af forureningsbekæmpelse blandt agenturets formål

5

I lyset af de senere års forureningsulykker med olietanksskibe langs europæiske kyster, herunder navnlig ERIKA i december 1999 samt PRESTIGE i november 2002, finder Kommissionen, at der bør træffes foranstaltninger på europæisk plan, ikke blot for at forhindre forurening fra skibe, men også for at bekæmpe den.

Agenturet er efter Kommissionens opfattelse et passende udgangspunkt for at give Fællesskabets indsats i forbindelse med utilsigtet og forsætlig havforurening og civilbeskyttelse øget værdi.

Med henblik på at give agenturet kompetence til og mulighed for at deltage i sådanne aktiviteter foreslår Kommissionen, at forordning nr. 1406/2002 om agenturet ændres, således at konkret forureningsbekæmpelse indgår blandt agenturets formål.

Det er hensigten, at agenturet skal støtte og supplere medlemsstaternes indsats, at medvirke til at forbedre medlemsstaternes evne til at reagere i ulykkestilfælde, at underbygge betingelserne for gensidig bistand og samarbejde og at fremme samarbejdet mellem medlemsstaterne for at sikre skadeserstatning efter det princip, at forureneren skal betale.

Der lægges endvidere op til, at agenturet skal supplere medlemsstaternes forureningsbekæmpelsesordninger med praktiske midler, herunder specialfartøjer til forureningsbekæmpelse og udstyr til opsamling af olie og andre giftige stoffer på havet.

Endelig er det hensigten, at agenturet skal give medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og videnskabelig bistand i forbindelse med utilsigtet og forsætlig forurening fra skibe. I tilfælde af forureningsulykker skal agenturet bistå den medlemsstat, der forestår oprensningsarbejdet.

Det fremgår af forslaget, at agenturets aktiviteter til at begynde med skal finansieres af Fællesskabsbudgettet, men at Kommissionen på sigt overvejer at fremlægge et forslag om en finansieringsmekanisme efter princippet om, at forureneren betaler.

Med formandskabets kompromisforslag præciseres det, at agenturet alene skal supplere medlemsstaternes forureningsbekæmpelsesordninger og altovervejende have en koordinerende og rådgivende rolle. Endvidere fastslås det, at agenturet alene agerer på medlemslandenes konkrete anmodning herom.

2) Indførelse af maritim sikring blandt agenturets formål

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vedtog den 12. december 2002 en

række ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs (SOLAS konventionen) samt en ny international kode om maritim sikring (ISPS koden), som fastsætter en række sikkerhedsforanstaltninger for skibsfart og havne.

Kommissionen fremlagde den 7. maj 2003 et forordningsforslag om bedre sikring af skibe og havneanlæg, KOM (2003) 229. Dette forslag lægger op til harmoniseret gennemførelse af de nævnte internationale foranstaltninger i Fællesskabet. Det samme forslag lægger op til en ordning, hvorefter Kommissionen med bistand fra agenturet skal kontrollere, at medlemsstaterne anvender reglerne om maritim sikring effektivt.

Med henblik på at give agenturet kompetence til og mulighed for at deltage i sådanne aktiviteter foreslår Kommissionen, at forordning nr. 1406/2002 om agenturet ændres, således at maritim sikring indgår blandt agenturets formål.

Med formandskabets kompromisforslag begrænses agenturets opgaver til de koordinationsopgaver m.v., der følger af det nævnte forordningsforslag om maritim sikring.

3) Anerkendelse af sønæringsbeviser fra tredjelande blandt agenturets formål

I januar 2003 fremsatte Kommissionen et forslag om ændring af direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv, KOM (2003) 1. Efter ændringsdirektivet, som blev vedtaget den 9. oktober 2003, erstattes den eksisterende procedure for anerkendelse af sønæringsbeviser fra tredjelande for officerer, der skal gøre tjeneste i handelsskibe registreret i en medlemsstat, med en centraliseret og harmoniseret procedure.

Herefter skal Kommissionen med bistand af et særligt udvalg samt agenturet fremover stå for at undersøge, hvorvidt sønæringsbeviser fra tredjelande opfylder den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold af 1978 (STCW-konventionen) – en opgave som hidtil har været medlemsstaternes ansvar.

Agenturets opgaver omfatter allerede søfartsuddannelserne. Kommissionen finder imidlertid, at en ændring af forordning nr. 1406/2003 om agenturet giver mulighed for at lægge større vægt på dette område og tage hensyn til de øgede krav i den foreslåede ændring af direktiv 2001/25/EF.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig i sagen.

7

3. Nærheds- og proportionalitets princippet

Kommissionen anfører, at forslagets væsentligste formål er at give agenturet større kompetence i forbindelse med bekæmpelse af forurening fra skibe. Desuden fastlægger forslaget agenturets rolle i forbindelse med maritim sikring og uddannelse af søfolk i overensstemmelse med Kommissionens seneste initiativer på dette område.

Kommissionen anfører endvidere, at agenturets indsats for forureningsbekæmpelse er et oplagt udtryk for nærhedsprincippet, da Fællesskabets foranstaltning vil give medlemsstaternes bestræbelser på dette område øget værdi. Da de foreslåede foranstaltningers formål er at begrænse følgerne af havforureningsulykker, har de ligeledes en positiv betydning for de europæiske borgere og for miljøet.

Regeringen finder forslaget i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet og bemærker i den forbindelse, at alle EU lande er repræsenteret med stemmeret i agenturets bestyrelse.

4. Gældende dansk ret

Det danske beredskab til bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening af havet og de kystnære dele af søterritoriet forestås af forsvaret i samarbejde med redningsberedskabet og andre myndigheder, som forsvarsministeren bemyndiger

hertil ifølge lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet som senest ændret ved lov nr. 393 af 28. maj 2003 samt kongelig resolution af 11. juli 1999 og Forsvarsministeriets bekendtgørelse nr. 922 af 6. november 2000.

SOLAS konventionens og ISPS kodens bestemmelser om maritim sikring blev først for ganske nylig vedtaget i IMO. Der findes derfor ikke i dag specifikke danske regler om maritim sikring, men der fremsættes i folketingssamlingen 2003/04 lovforslag herom.

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. Anerkendelse af udenlandske sønæringsbeviser sker efter bekendtgørelse nr. 71 af 1. februar 2001.

5. Høring

Forslaget har været i skriftlig høring hos EU-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske forhold, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

8

Danmarks Rederiforening finder ikke, at agenturets arbejdsområde på nuværende tidspunkt bør udvides med så vigtigt arbejde som maritim sikring og olieoprensning. Agenturet har i forvejen betydelige arbejdsopgaver, som det endnu ikke er begyndt at løse endsige har vist, om det er velegnet til at løse. I denne situation virker det efter foreningens opfattelse præmaturligt at indlede drøftelser om nye opgaver. Foreningen er i særlig grad betænkelig over for forslaget om at medtage aktiv forureningsbekæmpelse blandt agenturets arbejdsopgaver. Foreningen har på den anden side ikke indvendinger mod, at agenturet får en koordinerende, videnskabelig rolle, hvor det for eksempel kortlægger medlemslandenes beredskab og forestår kontakt mellem medlemslandenes myndigheder. Endelig er foreningen stærkt bekymret over Kommissionens tanker om senere etablering af en særlig europæisk finansieringsmekanisme efter princippet om at forurenere skal betale. Foreningen finder, at dette risikerer at underminere det i dag velfungerende internationale erstatningssystem vedrørende olieforureningsskader.

6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser. Forslaget har dog betydning for tildelingen af midler til agenturet over EU budgettet.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg modtog grundnotat om sagen den 23. oktober 2003.

Dagsordenspunkt 3: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overflytning af fragt- og passagerskibe mellem registrene i Fællesskabet, KOM 2003(478)

Resumé

Forslaget indebærer, at den eksisterende ordning vedrørende ubetinget overflytning af større lastskibe mellem skibsregistre i Fællesskabet udvides til også at omfatte passagerskibe.

Formandskabet har i lyset af forhandlingerne i Rådets maritime arbejdsgruppe fremlagt et kompromisforslag, som er på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 4.-5. december 2003 med henblik på politisk enighed om fælles indstilling.

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at få statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 5. august 2003 fremlagt et forslag til forordning om overflytning af fragt- og passagerskibe mellem skibsregistre i Fællesskabet. Forordningen kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Skibe under fremmed flag kan i udgangspunktet kun registreres under dansk flag, hvis de opfylder alle relevante danske krav, herunder også krav til skibenes konstruktion og udstyr. Som led i gennemførelsen af det indre marked vedtog Rådet i 1991 en forordning om fri overførsel mellem skibsregistre i Fællesskabet¹. Den fratog medlemslandene retten til at afslå registrering af lastskibe med en bruttotonnage på 500 eller derover, hvis de var køllagt 25. maj 1980 eller senere, havde været registreret og certificeret i et andet medlemsland i mindst et halvt år og opfyldte de relevante konventioner om sikkerhed og miljø² vedtaget af FN's

Ordningen omfattede også ældre lastskibe, der blev opgraderet, så de opfyldte kravene til skibe køllagt på den nævnte dato. Forordningen gav det modtagende land mulighed for at syne skibet, men var konventionernes krav opfyldt, skulle det udstede nye certifikater på de oprindelige vilkår. Det betød, at det modtagende land ikke længere kunne håndhæve nationale særregler vedrørende skibenes konstruktion og udstyr på områder, der var omfattet af de nævnte konventioner. Endelig skulle uoverensstemmelser mellem det afgivende og det modtagende land vedrørende undtagelser eller fortolkninger af de internationale regler afgøres af et særligt udvalg.

10

Det helt centrale i Kommissionens forslag går ud på at udvide anvendelsesområdet til også at omfatte passagerskibe køllagt 1. juli 1998 eller senere samt ældre passagerskibe, der er opgraderet, så de opfylder konventionskravene til skibe køllagt på denne dato. Baggrunden for dette er blandt andet, at indenrigspassagerskibe siden denne dato har været reguleret af fællesskabslovgivningen.

Desuden foreslås det at skabe bedre sammenhæng med en række senere vedtagne retsakter på søfartsområdet. F.eks. vil ordningen ikke komme til at omfatte EU skibe, der i medfør af direktivet om havnestatskontrol bliver nægtet adgang til EU havne på grund af deres dårlige sikkerhedsmæssige tilstand.

Endelig foreslås det, at kravet om, at skibet skal have været registreret og certificeret i det afgivende medlemsland i mindst et halvt år, erstattes af et krav om, at det afgivende land skal overlade det modtagende land alle relevante oplysninger om skibet.

Forslaget skal blandt andet ses i lyset af EU's udvidelse, som både kvantitativt og kvalitativt vil ændre Unionens samlede handelsflåde betydeligt.

Den eksisterende forordning omfatter som nævnt kun IMO konventionernes krav vedrørende sikkerhed og miljø. Formandskabet har fremlagt en kompromistekst, som tilføjer maritim sikring (forebyggelse af terrorhandlinger m.v.) og i præambelen præciserer, at forordningen kun vedrører krav til skibets konstruktion og udstyr. Formandskabet har ligeledes foreslået, at ordningen ikke skal omfatte EU skibe, der i medfør af direktivet om havnestatskontrol har været tilbageholdt mere end en gang de seneste tre år på grund af deres dårlige sikkerhedsmæssige tilstand.

2. Europa-Parlamentets holdning
Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig i sagen.

3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet
Kommissionen anfører, at det er hensigtsmæssigt og i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet at vedtage en forordning, når en

4. Gældende dansk ret

Området er i dansk ret reguleret af lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002. Forordningen finder umiddelbart anvendelse i dansk ret.

11

5. Høring

Forslaget har været i skriftlig høring hos EU-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske forhold, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret .

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen for Mindre Skibe støtter generelt forslaget og finder, at den deraf følgende harmonisering af medlemslandenes regulering og administration i givet fald vil gavne erhvervet. Foreningen er dog betænkelig ved to forhold. For det første vil medlemslandene fortsat kunne besværliggøre overførsel mellem skibsregistre i EU landene ved at håndhæve nationale særregler i henhold til andre internationale konventioner, f.eks. ILO's. For det andet er foreningen bekymret for, om de danske skibsregistres høje standard vil kunne opretholdes.

Kommissionen oplyser, at den har hørt den europæiske rederiforening, ECSA, det europæiske transportarbejderforbund, ETF og klassifikationsselskabernes internationale sammenslutning, IACS. Disse interessegrupper har angiveligt givet udtryk for støtte til Kommissionens forslag, især til anvendelsesområdets udvidelse til passagerskibe og afskaffelse af forpligtelsen til at have ført en medlemsstats flag i et halvt år.

6. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser. Søfartsstyrelsen tager i dag betaling for syn af passagerskibe og større lastskibe, hvilket betyder, at eventuelle syn i forbindelse med registrering af flere skibe under dansk flag ikke vil belaste statskassen.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil formindske omkostninger og administrative procedurer for rederier, hvis skibe skifter skibsregister. Forslaget forventes derfor at få positive virkninger for disse rederiers konkurrenceevne. Derudover skønnes forslaget ikke at få samfundsøkonomiske konsekvenser.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat vedrørende Kommissionens oprindelige forslag den 23. oktober 2003.

af det transeuropæiske transportnet. KOM(2003) 564.

Genoptrykt grundnotat

1. Baggrund og indhold

Europa-Kommissionen har den 1. oktober 2003 fremlagt et ændringsforslag til det i oktober 2001 fremlagte forslag (KOM(2001)544) til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets beslutning af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af Fællesskabets transportnet.

Forslaget er fremlagt i henhold til art 156, stk. 1, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab og skal vedtages efter proceduren i traktatens art. 251 (fælles beslutningstagen, kvalificeret flertal).

Formålet med at identificere og udvikle et transeuropæisk transportnet er at fremme dynamikken i det indre marked og forbedre den territoriale samhørighed og som følge heraf forbedre EU's konkurrenceevne og vækstpotentiale.

Med henblik på at fremme udviklingen af et transeuropæisk transportnet foreslog Kommissionen i 2001 en revision af Parlamentets og Rådets beslutning af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, bl.a. i form af en opdatering af den såkaldte "Essenliste" bestående af specifikke projekter af fælles interesse, som prioriteres højt af Fællesskabet. Blandt disse "specifikke" projekter i forslaget fra 2001 er en fast forbindelse over Femern Bælt.

Kommissionens ændringsforslag fra 2001 har i hovedsagen fundet tilslutning i Europa-Parlamentet, mens der ikke har kunnet opnås enighed herom i Rådet.

I stedet har Kommissionen nu – blandt på grundlag af arbejdet i en highlevel-gruppe under forsæde af den tidligere transportkommissær Karel van Miert, der havde til opgave at identificere en række nye prioritetsprojekter inden for det transeuropæiske transportnet i lyset af EU-udvidelsen – fremlagt en revideret forslag til ændring af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet.

I forslaget er der foretaget en udbygning af listen over prioritetsprojekter i forhold til 2001-forslaget med Van-Miert-gruppens forslag, således at listen over prioritetsprojekter i forslaget nu indeholder i alt 29 projekter i de nuværende og de kommende medlemslande, som er af fælles europæisk interesse, herunder stadig en fast forbindelse over Femern Bælt. I det seneste forslag er endvidere jernbanelandanlæg i Danmark og Tyskland i relation til Femern-forbindelse medtaget på listen over prioritetsprojekter. Samtidig er fristen for gennemførelse af prioritetsprojekterne ændret fra 2010 til 2020.

På prioritetslisten er endvidere medtaget et nyt koncept for fremme af nærskibsfart i form af støtte til udvikling af tværnationale projekter vedrørende "motorveje til søs". Formålet med dette koncept er at tillægge nye tværnationale søveje samme betydning

som motorveje eller jernbanelinjer og dermed forbedre forbindelserne med lande, der er isoleret af naturlige barrierer, øriger og andre lande i randområderne. For at kunne opnå betegnelsen projekt af fælles interesse skal et sømotorvejsprojekt foreslås af mindst to medlemsstater, være rettet mod lanceringen af nye ruter til fast rutefart mellem to medlemsstater, kun omfatte det strengt nødvendige antal havne og mindske trafiktætheden i vejtrafikken på hovedtrafikerterne eller forbedre adgangen til medlemsstater beliggende i randområder eller på øer. De berørte medlemsstater iværksætter i fællesskab en udbudsprocedure (indkaldelser af forslag) med henblik på at tildele offentlig støtte til pakker, som omfatter adgangsinfrastruktur, havneinfrastruktur og elektroniske styresystemer eller servicesystemer, og som forbedrer disse nye ruters økonomiske rentabilitet. Havnene udvælges på grundlag af forslag indgivet af interesserede konsortier, hvorved søtransportvirksomheder og havnemyndigheder bringes sammen. Projekterne af fælles interesse vedrører således udstyr og infrastruktur, som indgår i nettet af søruter, og kan i givet fald omfatte igangssætningsstøtte til rederier, der driver de omhandlede søruter. Igangssætningsstøtte begrænses til to år og ydes kun, såfremt igangsætningen støder på finansielle forhindringer.

I forslaget er indeholdt en ny bestemmelse om, at prioritetsprojekterne får status af projekter af "europæisk interesse". Anerkendelse af europæisk interesse for projekt indebærer bl.a., at projektet gives forrang til de disponible fællesskabsressourcer inden for rammerne af de gældende EF-finansieringsinstrumenter forbeholdt for europæiske net. Denne betegnelse gør det bl.a. muligt for medlemsstaterne forud for udstedelsen af projektgodkendelserne at benytte samordnede procedurer for evaluering og høring af offentligheden eller en fælles tværnational undersøgelse for delstrækninger, som krydser landegrænser. Med bestemmelsen gives Kommissionen samtidig en mulighed for i tilfælde af forsinkelser vedr. prioritetsprojekterne at beslutte at tilbagekalde anerkendelsen af et projekts europæiske betydning efter at have indhentet den pågældende medlemsstats begrundelse for sådanne forsinkelser. Endvidere skal medlemsstaterne efter afslutningen af hvert prioritetsprojekt evaluere projektet og forelægge Kommissionen resultaterne af denne evaluering.

Forslaget indeholder tillige en bestemmelse om eventuel udpegelse af en "europæisk koordinator", som er en mekanisme, der har til formål at styrke medlemsstaternes operationelle og finansielle samordning i relation til givne grænseoverskridende projekter, hvis der er behov for det. Den europæiske koordinator, som udpeges af Kommissionen efter aftale med de berørte medlemsstater, udpeges i givet fald for hvert projekt eller gruppe af projekter, med henblik på at fremme samarbejdet på tværs af grænserne, promovere de pågældende projekter hos private investorer og finansieringsinstitutioner, herunder Fællesskabet, og sikre den nødvendige opfølgning med henblik på at informere Fællesskabet om fremskridt med henblik på i givet fald at træffe foranstaltninger for at imødegå eventuelle vanskeligheder.

Forslaget skal ses i sammenhæng med det samtidig fremlagte forslag om ændring af forordning 2236/95 om finansiering af de transeuropæiske net, som gør det muligt for Fællesskabet af samfinansiere op til 30 % af projektomkostningerne for den grænseoverskridende delstrækning af projekter, der er udpeget som værende af

europæisk betydning. Sidstnævnte forslag behandles i ECOFIN-Rådet.

Begge disse forslag skal endvidere ses i sammenhæng med vækstinitiativet, som Kommissionen lancerede i juli 2003. I forslaget om revision af retningslinjerne for de transeuropæiske transportnet udpeges investeringer i projekter af europæisk betydning i størrelsesordenen 220 mia. EURO, heraf 80 mia. EURO frem til 2006, som vil kunne mobiliseres for at stimulere økonomien, hvis der træffes politisk beslutning herom.

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke dansk lovgivning på området.

3. Høring

Følgende organisationer m.v. er blevet hørt i forbindelse med forslaget:

Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, International Transport Danmark, Jernbanetilsynet, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Specialarbejderforbundet i Danmark (SID), Dansk Industri, De Danske Bilimportører, Det Danske Handelskammer, Danske Statsbaner (DSB), Forenede Danske Motorejere (FDM), HK/STAT, Statsansattes Kartel, Dansk Rederiforening, De Samvirkende Invalideorganisationer.

Sammenslutningen af Danske Havne (SDH) stiller sig grundlæggende kritisk over for, at visse projekter bliver udvalgt som prioriterede. *SDH* kan ikke støtte, at myndigheder eller andre organer udvælger visse infrastrukturprojekter og dermed reelt fravælger andre. Dette gælder specielt i det tilfælde, der er tale om at udvælge havne. Det bør overlades til markedsmekanismerne at "vælge" infrastruktur til overlevelse. I det tilfælde at Europa-Kommissionens forslag skulle blive vedtaget med elementet om, at prioriterede projekter skal udvælges ved hjælp af en metode, intakt, stiller *SDH* sig positivt over den beskrevne to-fase metode til at udvælge projekter som prioriterede.

SDH er positiv over for forslaget om at fremme udviklingen af one-stop forvaltningsshopper i havne, såfremt der kan påvises et faktisk behov i den enkelte havn, og såfremt *SDH* og ESPO får lejlighed til at give høringssvar eller lignende på evt. konkrete forslag om dette fra Europa-Kommissionen. *SDH* kan ikke støtte, at der udvælges projekter i sammenhæng med udviklingen af "motorways of the sea". Særligt stiller *SDH* sig kritisk over for forslaget, i det tilfælde der er tale om at udvælge visse havne og dermed reelt tale om at fravælge andre havne. Igen påpeges, at det bør overlades til markedsmekanismerne at "vælge" havne til overlevelse. Den situation kan dog opstå, at markedsmekanismerne allerede påviseligt har valgt visse projekter, hvor projekterne af forskellige grunde ikke har kunnet udvikles, så kunder og samarbejdspartnere i havne kunne anvende dem til forretningsmæssig fordel. Her finder *SDH*, at det kan overvejes nærmere, om disse projekter bør kunne udvælges til at blive omfattet af "motorways of the sea" programmet. I Danmark kunne sådanne

projekter være infrastruktur i baglandet til havnene, som der er en påviselig efterspørgsel på etableringen af fra havnens kunder og samarbejdspartnere.

TEN-T er målrettet en udvikling af den pan-europæiske transportkæde. Projekter forbundet med sikring af havne vil påvirke udviklingen af den pan-europæiske transportkæde, i kraft af reglerne i ISPS-koden, Europa-Kommissionens forordning og Europa-Kommissionens kommende direktivforslag om sikring af havne i særdeleshed. På den baggrund finder *SDH*, at det kan overvejes, om de sikringstiltag europæiske havne gennemfører i dette og kommende år kan blive omfattet som projekter i TEN-T programmet

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) konstaterer, at EU-landenes investeringer i transportinfrastruktur generelt er faldet fra omkring 1,5 procent af BNP i 1980'erne til nu knap 1 procent af BNP. Samtidig er der kun forholdsvis få projekter, herunder Øresundsforbindelsen, fra listen over højt prioriterede transeuropæiske transportprojekter, der er blevet gennemført. En række af disse projekter, herunder grænseoverskridende projekter, der involverer flere EU-lande, venter på at blive igangsat og/eller færdiggjort.

Det er AE's vurdering, at en gennemførelse af disse projekter – både de hidtidige og de nye projekter, Kommissionen foreslår – vil kunne bidrage til den økonomiske vækst.

Dels umiddelbart i kraft af den aktivitetsforøgelse, deres igangsættelse vil medføre, dels ved den forbedring af EU-landenes konkurrenceevne, man opnår ved eliminering af trafikale flaskehalse samt generelt bedre transportinfrastruktur.

Projekternes gennemførelse vil endvidere bidrage til at lette integrationen af de kommende medlemslande i EU. De vil herudover medvirke til at fremme en mere miljøvenlig transport, jf. også målsætning i Kommissionens Hvidbog om den fælles europæiske transportpolitik frem til år 2010.

På den baggrund kan AE støtte Kommissionens forslag vedr. ændring af TEN (Trans-Europæisk Netværk)-retningslinierne, der tilsigter at gøre det lettere at realisere disse projekter. Dette skønnes at blive tilfældet – ikke mindst sammenholdt med forslaget om at øge muligheden for EU's støtte fra 10 procent til 30 procent for grænseoverskridende projekter af europæisk interesse.

AE noterer med tilfredshed, at en fast Femern Bælt forbindelse er med i Kommissionens liste over 29 højt prioriterede projekter, samt at Kommissionen foreslår, at projektet udvides således, at en udbygning af jernbaneforbindelserne på land både i Danmark og i Tyskland i tilslutning til Femern Bælt forbindelsen medtages på listen over de højt prioriterede projekter.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder overordnet set, at der er tale om et godt og nødvendigt forslag.

DTL peger særligt på projekt nr. 20, Femern Bælt – en fast forbindelse mellem Tyskland og Danmark, jf. KOM(2001) 544. I rapporten fra High Level Group on the

overskriften, "Fixed link rail/road across the Fehmarn Belt". I forbindelse med det hørte forslag bemærker DTL, at projekt nr. 20 omtales under overskriften, "Fehmarn Belt railway line".

DTL finder det yderst fornuftigt, at medtage en opgradering af baneinfrastrukturen i Danmark mellem Øresund og Femern Bælt og i Tyskland mellem Hannover (Hamburg/Bremen) og Femern Bælt. Dette er en naturlig konsekvens af forslaget fokus på synkronisering af investeringer og tiltag i øvrigt, der understøtter hinanden og dermed øger den samlede rentabilitet og rentabiliteten i hvert enkelt projekt. I den forbindelse burde også indgå udvidelsen af vejstrækningen Ønslev-Sakskøbing til motorvejsstandard, ligesom at vejnettet på den tyske side (Puttgarten-Oldenburg) burde udvides til motorvejsstandard.

DTL kan også støtte forslaget om at udvide muligheden for tilskud fra EU på op til 30 procent. DTL mener, at det i den forbindelse er særdeles opmuntrende, at rentabiliteten i Femern Bælt projektet ifølge beregninger fra Sund og Bælt vil blive klart tilfredsstillende, såfremt EU vil dække 30 procent af investeringen.

For så vidt angår søens motorveje peger DTL især på betydningen af baglandsforbindelserne til havnene herunder faciliteter i havnene for landtransportdelen.

I forhold til at undgå konkurrenceforvridning finder DTL det bekymrende, at der vil kunne tillades egentlig driftsstøtte til bestemte skibsruter.

Desuden noterer DTL, at der nævnes projekter omhandlende elektroniske ledelsessystemer (electronic management systems). I den forbindelse henleder DTL opmærksomheden på et projekt om standardiserede meddelellestyper (ebXML) ved internationale transport, som i øjeblikket arbejder på at få igangsat i regi af Dansk Standards Transportudvalg for eBusiness. Formålet med projektet er at udvikle et elektronisk meddelelsessystem, som på en automatiseret måde kan videregive fælles godstransportdata mellem alle transportformer (bil, bane, skib og fly).

For så vidt angår krydssubsidiering jf. KOM(2003) 448 om ændring af Eurovignette-direktivet, finder DTL, at det principielt ikke er acceptabelt. I tilfælde af krydssubsidiering skal der være fuld gennemsækelighed. DTL er dog tilfreds med forslaget (KOM(2003) 448) oplæg til, at krydssubsidieringen i et vist omfang begrænses, idet der i visse særligt følsomme områder højest kan opkræves en afgift, der er 25 procent højere end omkostningerne. DTL har bemærket, at en europæisk koordinator (The European Coordinator) skal bidrage til dialogen med transportoperatører og -brugere.

I tilknytning til det videre arbejde med TEN-T er det DTLs opfattelse, at der i Danmark bør opstilles en målsætning om og en strategi for Danmark som et intermodalt, logistisk hub i Nordeuropa og Østersøregionen.

Rederiforeningen er imidlertid imod, at der åbnes for at eksempelvis kommunale havne kan drive deciderede skibsfartsruter, at international sejlads mellem havnepar udbydes i licitation med deraf følgende lukning af normal adgang for andre rederier og i øvrigt for, at denne åbning ikke medfører yderligere direkte subsidier til skibsfarten.

Derimod støtter Rederiforeningen en koncentration af den intermodale transport på færre havne, som bør være en del af det eksisterende (eller planlagte) TEN-T infrastrukturprogram uden dog at pege på enkelthavne. En integration af container og Ro/Ro havnefaciliteter til intermodale knudepunkter vil i denne forbindelse være naturligt og fremme skibsfartens konkurrenceevne både globalt og regionalt.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget har ikke i sig selv lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark, ligesom udpegning af en fast forbindelse over Femern Bælt som prioritetsprojekt heller ikke i sig selv har statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Kommissionen anfører, at de prioriterede projekter kan indebære store samfundsmæssige fordele i form af reducerede (interne og eksterne) omkostninger, samt forbedring af transportens kvalitet og arealanvendelsen. Inden for rammerne af en konsekvensanalyse, som Kommissionen har foretaget, lader en undersøgelse formode, at gennemførelsen af disse projekter, såfremt de koordineres med frivillige foranstaltninger til fremme af intermodalitet og afgifter for brug af infrastruktur som foreslået i hvidbogen fra 2001 om den europæiske transportpolitik, alene i de interregionale trafikstrømme, ville skabe betydelige tidsbesparelser, navnlig i kandidatlandene, der vil kunne beløbe sig til ca. 8 mia. EURO pr. år.

Med denne pakke af foranstaltninger kunne CO₂-emissionerne i de interregionale trafikstrømme ifølge Kommissionen nedbringes med 17 mio. ton pr. år i forhold til et basisscenario, og emissioner af andre stoffer som f.eks. nitrogenoxider ville også blive nedbragt.

Af andre fordele kan nævnes et fald i trafiktætheden på vejnettet, som forventes nedbragt med 14 %, og en forbedring af sikkerheden i form af færre færdselsuheld.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen nævner ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet i forslaget. Det

ligger imidlertid i sagens natur, at en revision retningslinjerne for de transeuropæiske transportnet alene kan ske på fællesskabsniveau.

7. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat af 2. november 2001 vedr. forslaget fra 2001 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr 1692/96 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (KOM(2001)544). Europaudvalget har tillige modtaget aktuelt notat om dette forslag forud for rådsmødet (transport og telekommunikation) den 3. oktober

2002.

Folketingets Europaudvalg har den 13. november 2003 modtaget grundnotat vedr. ændringsforslaget af 1. oktober 2003.

Endvidere har Folketingets Europaudvalg modtaget aktuelt notat vedrørende rapporten fra high-levelgruppen under forsæde af Karel van Miert forud for rådsmødet (transport, energi, telekommunikation) den 5. juni 2003.

Dagsordenspunkt 4 b): Det europæiske vækstinitiativ

Nyt notat.

1. Baggrund

På sit møde den 17. oktober 2003 støttede Det Europæiske Råd principperne i formandskabets 'vækst-initiativ' og konkluderede, at initiativet vil være konsistent med stabilitets- og vækstpagten, de nuværende finansielle perspektiver samt de overordnede økonomisk-politiske retningslinjer.

I forhold til det videre arbejde opfordrede Det Europæiske Råd til, at Kommissionen, EIB og de relevante rådssammensætninger, etablerer

et "quick start"-program, som indkredser en række projekter i et udvidet EU, baseret på gennemsigtige kriterier, idet der samtidig foretages en vurdering af projekternes betydning for gennemførelsen af det indre marked i et udvidet Europa, deres økonomiske og finansielle levedygtighed, deres indvirkning på væksten samt løftestangeffekten i forhold til privat kapital

Kommissionen og EIB forelægger deres endelige rapporter om vækstinitiativet i så god tid, at Det Økonomiske og Finansielle Udvalg grundigt kan forberede ECOFIN den 25. november; disse rapporter bør navnlig:

undersøge, hvordan den private sektors inddragelse i projektf finansieringen bedst øges, herunder anvendelse af EIB's facilitet for struktureret finansiering

udvikle instrumenter, der skal virke som en løftestang i forhold til privat kapital, navnlig gennem securitisering (udstedelse af værdipapirer med sikkerhed i forventede fremtidige betalingsstrømme fra et underliggende aktiv) af eksisterende aktiver, og undersøge, hvilke aktiver der kan anvendes til sådanne formål

tilvejebringe en bedre samordning af procedurerne mellem EIB-midler, strukturfondene, TEN-budgettet og sjette rammeprogram for forskning og udvikling

etablere rammer for en samlet evaluering af initiativet efter fem år.

Alle de relevante rådssammensætninger bidrager til denne evaluering.

Kommissionen rapporterer årligt til Det Europæiske Råd via forårsrapporten.

Desuden opfordres Rådet til at afslutte arbejdet med de forslag, der skal fjerne tekniske, lovmæssige og administrative hindringer for transeuropæiske net, navnlig grænseoverskridende dele, og for offentlig-private partnerskaber, innovationsprojekter og forsknings og udviklings-projekter. Kommissionen vil også klarlægge ESA

95-principper for, hvordan offentlig-private partnerskaber opstilles i nationalregnskabet med henblik på at sikre øget gennemsigthed, herunder statslige garantier i nationalregnskaberne.

Kommissionens endelige rapport vedr. vækst-initiativet

Kommissionen har den 11. november 2003 offentliggjort sin endelige rapport vedr. vækst-initiativet.

Rapporten understreger betydningen af at fjerne administrative hindringer og regler, som står i vejen for investeringerne, herunder, at der i visse tilfælde er behov for at fremskynde beslutninger om forestående reformer eller EU-lovgivning eller tage praktiske skridt på en række områder.

Rapporten omhandler endvidere også Kommissionens forslag om et garantiinstrument med henblik på dækning af risici, der ikke i tilstrækkelig grad dækkes af de finansielle markeder.

Kommissionen opstiller et "quick start"-program baseret på fire kriterier: (1) modenhed, dvs. at projekter kan startes inden for de næste 3 år, (2) grænseoverskridende dimension, (3) virkning på vækst og innovation og (4) positive

virksomheder på miljøet.

På transportområdet omfatter "quick start"-programmet en del af de 29 prioriterede projekter på prioriteringslisten for de transeuropæiske transportnet, som Kommissionen godkendte i oktober. Det bemærkes, at Femern Bælt forbindelsen er nævnt i den samlede liste over prioritetsprojekter i Kommissionens rapport, men ikke som en del af selve "quick start"-programmet, da "modenhedskriteriet" ikke skønnes opfyldt.

Inden for EU's TEN-energiprogram fremhæves 10 grænseoverskridende gas- og elforbindelser. Vedr. bredbånd fremhæves tre projekter der har til formål at udbrede og øge brugen af høj-kapacitets kommunikationsforbindelser. Vedr. forskning, udvikling og innovation har Kommissionen udpeget 5 områder, herunder nano-elektronik, laserteknologi og brint som en energi- og elektricitetskilde. Derudover har Kommissionen udvalgt to rum-projekter med henblik på at supplere Galileo.

ECOFIN's rapport vedr. vækst-initiativet

ECOFIN forventes på sit møde den 25. november 2003 at opfordre Det Europæiske Råd til at endossere en række konkrete initiativer.

I EIB-regi foreslås det konkret, at EIB vedr. *transeuropæiske net*

forbedrer støtten til finansiering af TEN, ved at etablere en
TEN-lånefacilitet på op til 50 mia. euro

forbedrer viften af finansielle instrumenter der kan virke som
løftestang for privat finansiering til TEN gennem

lån af længere varighed, på op til 35 år

garantier for projekter i deres konstruktionsfase

Nationale bidrag

21

Det ventes endvidere, at ECOFIN vil opfordre medlemslandene til at fjerne tekniske, lovmæssige og administrative barrierer for implementeringen af TEN-projekter, navnlig for så vidt angår projekter på tværs af landegrænser. Initiativet vil stille krav til medfinansiering af projekter fra de nationale budgetter, men det er ikke muligt at vurdere dette konkret, da det vil afhænge af det "quick-start"-program som Det Europæiske Råd skal tage stilling til. Kommissionens udkast til "quick-start"-program på transport-området vil, jf. Kommissionens rapport, kræve investeringer på 38 mia. euro frem til 2010. Kommissionen vurderer, at projekterne vil kunne få lån fra EIB på 12-13 mia. euro inden for de næste 3 år.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Vækst-initiativet tilsigter at øge og målrette investeringer mod transeuropæiske netværk og forskning og udvikling for at styrke det langsigtede vækspotentiale. Der sigtes på at fremme grænseoverskridende projekter, til fremme af det indre marked. Dette må nødvendigvis blandt andet ske EU-niveau.

3. Statsfinansielle og lovgivningsmæssige konsekvenser

Initiativet har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. Initiativet vil kunne have statsfinansielle konsekvenser i form af medfinansiering af projekter fra de nationale budgetter, men det er endnu ikke muligt at vurdere dette konkret, da det vil afhænge af det Det Europæiske Råds konklusioner.

4. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Vækstinitiativet har været nævnt Folketingets Europaudvalg forud for ECOFIN den 7. oktober 2003 og den 25. november 2003 samt den 15. juli 2003 i forbindelse med fremlæggelsen af Formandskabets arbejdsprogram.

Dagsordenspunkt 5: Ændret forslag til forordning om ændring af forordning om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne. KOM(2001) 335.

Revideret notat

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 22. juni 2001. Det er fremsat under henvisning navnlig til Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Formålet med den gældende forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne er at sikre, at tildelingen af ”slots” i de overbelastede lufthavne baseres på neutrale og gennemsigtige regler uden forskelsbehandling. Det er forudsat i forordningen, at Rådet skal træffe afgørelse om revision af forordningen på forslag af Kommissionen.

Formålet med forordningsforslaget er at tilpasse og tydeliggøre slotsforordningen med henblik på en mere fleksibel udnyttelse af den begrænsede kapacitet, der er til rådighed i overbelastede lufthavne.

Kommissionen anfører, at et grundlæggende problem i det nuværende system har været at finde den rigtige balance mellem nytilkomne luftfartsselskabers og ”eksisterende” luftfartsselskabers interesser.

Navnlig for overbelastede lufthavne har de nuværende regler, som i vidt omfang er baseret på hævdvundne rettigheder, de såkaldte "grandfather rights", vist sig ikke at være tilstrækkeligt fleksible til at sikre en effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten. Ifølge Kommissionen er de nuværende regler hverken gavnlige for mobiliteten eller konkurrencen.

I praksis sker den indledende fordeling af slots ved globale konferencer mellem selskaber og lufthavne, og fordelingen er i vid udstrækning baseret på et system, som luftfartsselskaberne har udviklet via IATA (International Air Transport Association).

Kommissionen ønsker med forslaget at lette markedsadgangen, undgå konkurrenceforvridning og klarificere den juridiske status af slots samt at sikre gennemsigtighed, neutralitet og ikke-forskelsbehandling.

Kommissionen påpeger i den forbindelse vigtigheden af lufthavnskoordinatorens uafhængighed.

Med forslaget tydeliggøres forordningens anvendelsesområde, og en række nye definitioner samt ændringer i eksisterende definitioner kommer til. Desuden præciseres bl.a. mulighederne for overførsel og bytning af slots, herunder for luftfartsselskaber,

23

der har indgået samarbejdsaftaler.

Endvidere får lufthavnskoordinatoren mere kompetence, herunder mulighed for at inddrage tildelte slots ved misbrug. Samtidig skal medlemslandene sørge for, at klager over koordinatorens afgørelser til koordineringsudvalget - som ikke forliges indenfor 3 måneder - skal kunne indbringes for domstolene eller anden uafhængig instans. Endelig pålægger forslaget medlemslandene at indføre et bødesystem og/eller "periodiske straffebetalinger" for gentagende og forsætligt misbrug af tildelte slots.

Kommissionen stiller eksplicit ikke forslag om fordelingsmekanismer baseret på handel med slots eller på miljømæssige forhold. Kommissionen anfører, at den vil gennemføre et studie herom og derefter eventuelt foreslå yderligere ændringer af slotsforordningen. Kommissionen anfører desuden, at den vil udarbejde et dokument om optimering af den eksisterende lufthavns-infrastruktur og om muligheden for udvidelser heraf.

Forslaget indeholder en komitéprocedure, idet Kommissionen – ved afgørelse af, om en eller flere medlemsstater skal tage forholdsregler over for et luftfartsselskab fra et tredjeland, som ved fordeling af slots ikke giver EU-luftfartsselskaber behandling på basis af reciprocitet (forslagets artikel 12) – skal assisteres af et forskriftsudvalg.

Det italienske formandskab fremsatte den 17. oktober 2003 et kompromisforslag, hvor nogle af elementerne i Kommissionens forslag er modereret i afventning af en mere grundlæggende behandling af disse i en anden fase på basis af forslag fra Kommissionen efter gennemførelsen af det ovenfor nævnte studie. Det gælder først og fremmest reglerne vedr. status for luftfartsselskaber, der samarbejder med eller ejes af andre luftfartsselskaber, samt reglerne for overførsel af slots mellem luftfartsselskaber. Formandskabets kompromisforslag har således samlet set karakter af at være en teknisk ajourføring af den eksisterende slotsforordning.

2. Gældende dansk ret

Rådets forordning (EØF) Nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af

ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne.

3. Høring

Kommissionens forslag KOM(2001) 335 har været sendt i høring hos følgende virksomheder og organisationer:

Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn, Dansam, Airport Coordination Denmark, Cimber Air, Maersk Air, Muk Air, Newair, Premiair, SAS, Sun-Air of Scandinavia og Sterling European Airlines.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Københavns Lufthavne A/S (KLH) kan tilslutte sig, at handel med slots ikke er tilladt i henhold til forslaget, og finder, at en sådan handel eventuelt først bør tillades, når det er fastlagt, hvem der ”ejer” en slot, samt hvordan pengene, der betales i sådanne handler, skal fordeles og anvendes.