

[PDF udgave \(595 KB\)](#)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
deres stedfortrædere

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

27. maj 2004

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 4. juni 2004 – dagsordenspunkt
rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 10.-11. juni 2004 – vedlægges
Trafikministeriets, Justitsministeriets, Udenrigsministeriets samt Miljøministeriets notat om de
punkter, der forventes optaget på dagsordenen.

TRAFIKMINISTERIET/
JUSTITSMINISTERIET/

J.nr. 121-50
maj 2004

Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 10.-11. juni 2004

Aktuelt notat:

Transportdelen:

Dagsordenspunkt 11: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om bedre havnesikring KOM(2004) 76.	2
Dagsordenspunkt 12: Forurening fra skibe og indførelse af sanktioner for ulovlig forurening. KOM(2003) 926	6
Dagsordenspunkt 13: Galileo – fremtidige forvaltningsstrukturer, samarbejdsaftaler med Israel og USA	7
Dagsordenspunkt 14: Galileo – Fælles aktion vedrørende sikkerhedsstrukturen	14
Dagsordenspunkt 15: Forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, KOM(2003)448	15
Dagsordenspunkt 16: Forslag til forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport, KOM(2003) 490	23
Dagsordenspunkt 17: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af direktiv 2002/15/EF samt Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed	26
Dagsordenspunkt 18. Kommissionens ændrede forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. KOM(2004) 73.	30
Dagsordenspunkt 19 a): Eksterne relationer i luftfarten – Forhandlingerne mellem EU og USA.	38
Dagsordenspunkt 19 b): Eksterne relationer i luftfarten – aftaler med Marokko, Libanon, Jordan, Albanien, Bosnien-Hercegovina, Makedonien, Serbien og Montenegro og FN's midlertidige administration i Kosovo.	39
Dagsordenspunkt 20: Ændret forslag til direktiv vedrørende et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger. KOM (2000) 759 og KOM (2003) 473.	42

Revideret notat.

- Baggrund og indhold

Kommissionen har den 16. februar 2004 fremsat forslaget under henvisning til Traktatens artikel 80, stk. 2. Det skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet (artikel 251).

Formålet med forslaget er at sikre den bedst mulige beskyttelse af søfarts- og havnevirksomheder mod truslen om overlagte kriminelle handlinger (terror).

I henhold til forslaget bør sådanne foranstaltningerne ikke blot gælde for grænsefladen mellem skib og havn, som det er tilfældet efter forordning EF/725/2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter, men for hele havnen og tilstødende områder. Dette skal sikre, at hele havneområdet beskyttes, og det samtidig opnås, at de sikringsforanstaltninger, der træffes i medfør af ovennævnte forordningsforslag, understøttes af bedre sikkerhed i tilstødende områder.

Direktivets bestemmelser vil finde anvendelse på alle havne inden for en medlemsstats område, hvori der findes en eller flere havnefaciliteter, der er omfattet af forordning om bedre sikring af skibe og havne. I den forbindelse skal medlemsstaterne sikre en nøje koordination med reglerne i denne forordning.

Medlemsstaterne skal udpege en havnesikringsmyndighed for hver havn omfattet af direktivet. Myndigheden skal være ansvarlig for at udarbejde havnesikringsvurderinger og -planer.

I havnesikringsvurderingerne skal der tages hensyn til de særlige kendetegn ved forskellige afsnit af den enkelte havn, herunder havnefaciliteter i henhold til forordningen om bedre sikring af havne og skibe. Havnesikringsvurderingen skal godkendes af den statslige myndighed for området. Kriterierne for udarbejdelsen af vurderingerne fremgår af et bilag til direktivet.

Medlemsstaterne skal udpege grænserne for hver havn, inden for hvilke direktivets regler finder anvendelse, under hensyntagen til oplysningerne fra sikringsvurderingen af havnen.

På baggrund af havnesikringsvurderingerne udarbejdes der havnesikringsplaner, som skal ajourføres løbende. Havnesikringsplaner skal godkendes af den statslige myndighed.

Havnesikringsplanerne skal indenfor 3 sikringsniveauer beskrive: a) hvilke procedurer, der skal følges, b) hvilke foranstaltninger, der skal gennemføres og c) hvilke handlinger, der er nødvendige for at udføre sikringen. Kriterierne for udarbejdelsen af planerne fremgår af et bilag til direktivet.

Visse af opgaverne kan udføres af såkaldte anerkendte havnesikringsorganisationer.

Herudover indeholder forslaget blandt andet bestemmelser om udpegning af en sikringsansvarlig for hver havn og nedsættelse af et udvalg for havnesikring i hver medlemsstat.

Medlemsstaterne skal herudover udpege et kontaktpunkt for Kommissionen og andre medlemslande, der kan orientere om sikringsmæssige forhold. Kontaktpunktet skal være det samme, som udpeges i

henhold til forslaget til forordning om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter. Der foreslås oprettet et kontrolsystem, hvor Kommissionen sammen med medlemslandene vil foretage inspektioner i de enkelte medlemslande.

Kommissionen bistås endvidere af det udvalg, der er nedsat i henhold til forslaget til forordning om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter (forskriftsudvalg).

Det foreslås endeligt, at medlemslandene skal fastsætte passende sanktioner for overtrædelse af direktivets bestemmelser, samt at direktivets bestemmelser skal gennemføres inden et år efter vedtagelsen af direktivet.

- **Gældende dansk ret**

Der er for indeværende ingen specifikke regler om sikring af hele havneområder.

I henhold til lov om havne § 14b og § 18, stk. 2, har trafikministeren hjemmel til at gennemføre regler på havneområdet, der følger af EU's direktiver og beslutninger.

Bestemmelsen blev formuleret særligt med henblik på gennemførelse af den internationale søfartsorganisations regler om sikring af havnefaciliteter, der foreslås indskrevet i EU-retten med forordningen om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter.

- **Høring**

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

Amtsrådsforeningen, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Maritime, Foreningen af Danske Privathavne, Foreningen af Havnefogeder i Danmark, HTS · Handel, Transport og Serviceerhvervene, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Metal Søfart, Rederiforeningen af 1895 og Specialarbejderforbundet i Danmark.

Danske Havne har fremført tre overordnede kommentarer til direktivforslaget om bedre havnesikring:

- Beskrivelsen af opgaver og terminologi i ISPS-koden skal så meget som muligt gå igen i direktivforslaget, hvorved implementeringen af direktivet vil blive lettere.

4

- Direktivforslaget bør afspejle, at sikring af havne både er et spørgsmål om at sikre havnen mod at blive mål for terroranslag, og mod at havnen anvendes som middel for terroranslag.
- Med direktivforslaget om udvidelsen af sikring til at omfatte hele havnen og tilstødende områder, kan der forventes en dramatisk stigning i udgifterne for danske havne. I den sammenhæng er Danske Havne af den klare opfattelse, at sikring af havne er en samfundsmæssig opgave og omkostninger forbundet dermed skal afholdes af samfundet som helhed.

Herudover har Danske Havne blandt andet anført, at direktivforslaget bør begrænses mest muligt på grundlag af en faglig, sikringsmæssig vurdering, og dermed alene vedrøre havnefaciliteter, og ikke hele havnen og tilstødende områder. Danske Havne finder, at såfremt [direktivforslaget kommer til at](#)

omfatte tilstødende områder, risikerer man, at der opstår konkurrenceforvridning, idet direktivet skal implementeres i medlemslandene, hvor der ikke er en ensartet juridisk definition af, hvad der er havneområde.

I forbindelse med fastlæggelsen af, hvilket område på havnen, der skal sikres, finder Danske Havne det vigtigt, at myndighederne støtter sig til havneadministrationernes viden og kompetence.

Danske Havne ønsker fleksibilitet således, at den lokale havneadministration kan udpeges som "havnesikringsmyndighed" i henhold til art. 5

Danske Havne finder det væsentligt, at der kan udpeges fælles sikringsansvarlige for flere havne, herudover bør den sikringsansvarlige i henhold til forordningen kunne være den samme som i henhold til direktivet.

Endelig anfører Danske Havne, at man ikke finder inhabilitetskravet for havnesikringsorganisationer i bilag IV hensigtsmæssigt, idet dette vil kunne medføre, at havne skal entrettes med flere sikringsorganisationer med deraf højere udgifter til følge.

Danske Havnevirksomheder noterer sig, at direktivforslaget går langt videre både med hensyn til formålet med sikringen samt det område der bliver omfattet end det forslag til forordning om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter, der p.t. behandles i EU.

Danske Havnevirksomheder finder, at sikring imod terror er en samfundsopgave, idet private havnevirksomheder og havne ingen forudsætninger har for antiterror-initiativer. Som led i det almindelige forsvar af Danmark, findes der allerede i dag lokale forsvarsplaner for alle danske havne. Danske Havnevirksomheder finder, det ville være naturligt at udbygge disse planer til også at omfatte terror.

Danske Havnevirksomheder finder direktivforslaget yderst ambitiøst og omfattende, og sætter spørgsmålstegn ved, om det også vil medføre en effektiv sikring imod terrorangreb. Endvidere forventes, at en yderligere og effektiv sikring af danske havne, vil kræve betydelige investeringer, der må være samfundets opgave.

HTS · Handel, Transport og Serviceerhvervene har blandt andet oplyst, at HTS er af den opfattelse, at sikring mod terror er en samfundsopgave, og at en effektiv sikring af havnene kun kan ske ved en

5

optrapning af indsatsen hos de relevante myndigheder.

Herudover finder HTS ikke, at truslen om terrorangreb, kan isoleres til én transportform, men at der bør ske en samlet indsats mod terror.

- Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

En gennemførelse af direktivet, vil kræve, at der skal udarbejdes ny lovgivning, formentlig med hjemmel i havneloven i form af en bekendtgørelse.

Statsfinansielt må forslaget formodes at medføre flere opgaver for myndighederne i forbindelse med sikringsopgaver, hvilket kan føre til et behov for øgede ressourcer. Omfanget heraf kan dog for indværende ikke opgøres nærmere.

Forslaget vil medføre en øget administrativ byrde på mange danske havne. Herudover vil en række

havne skal indføre skibssikkerhedsforanstaltninger. Det er ikke på nogen måde hensigtsmæssigt i forhold til omfanget af opgaven. Det vil alene være havne, der allerede er omfattet af sikringen af havnefaciliteter, der vil blive berørt af direktivet.

- Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at indførelse og anvendelse af hensigtsmæssige foranstaltninger inden for søtransport- og havnepolitikken på en velafbalanceret måde ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne. Henset til forordningen om bedre sikring af skibe og havnefaciliteters europæiske dimension, finder Kommissionen, at formålet med udvidelse af sikringsbestemmelserne, hvilket sker med direktivet, bedre kan gennemføres på fællesskabsplan.

Det fremgår endvidere, at direktivet begrænser sig til de fælles grundlæggende krav, der er nødvendige for at nå målsætningerne om sikring af havne. Kommissionen finder derfor ikke, at direktivet strækker sig videre end nødvendigt for at opfylde disse målsætninger.

Regeringen finder, at det nærmere må vurderes, hvorvidt forslaget er i fuld overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet. Det er således nødvendigt at få nærmere afklaret en række af forslagets bestemmelsers omfang for at kunne vurdere spørgsmålet endeligt, herunder må det afklares, hvad der skal forstås ved ”tilstødende områder”, hvor direktivet tillige skal finde anvendelse.

- Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Der henvises til grundnotat af 26. marts 2004.

Dagsordenspunkt 12: Forurening fra skibe og indførelse af sanktioner for ulovlig forurening. KOM(2003) 92

Notat følger.

Dagsordenspunkt 13: Galileo – fremtidige forvaltningsstrukturer, samarbejdsaftaler med Israel og USA

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Formandskabet har sat følgende fire punkter vedrørende Galileo på dagsorden for rådsmødet den 11. juni 2004:

- Forslag til Rådets forordning om forvaltningsstrukturerne for det europæiske program for satellitnavigation (KOM(2003) 471 endelig)
- Forslag til rådsafgørelse om indgåelse af en samarbejdsaftale mellem EU og dets medlemslande og Israel om Galileo
- Forslag til rådsafgørelse om indgåelse af en samarbejdsaftale mellem EU og dets medlemslande og USA om Galileo
- Rådskonklusioner om Galileo

1.1 Forslag til forordning om forvaltningsstrukturer for Galileo (KOM(2003) 471 endelig)

Kommissionen fremsatte den 31. juli 2003 et forslag til Rådets forordning om forvaltningsstrukturene for det europæiske program for satellitnavigation (KOM(2003) 471 endelig). Forslaget er fremsat efter Traktatens artikel 308, hvilket betyder, at Rådet med enstemmighed træffer afgørelse om forslaget efter at have hørt Europa-Parlamentet. På rådsmødet den 10.-11. juni 2004 vil forordningsforslaget blive ledsaget af et sæt rådskonklusioner om Galileo jævnfør nedenfor.

Rådets oprettede med sin forordning (EF) Nr. 876/2002 af 21. maj 2002 sammen med den Europæiske Rumfartsorganisation (ESA) Fællesforetagendet Galileo. Fællesforetagendet forestår forvaltningen af Galileo-programmets udviklingsfase og er oprettet for en fire-årig periode. Kommissionen foreslog med KOM(2003) 471, at der oprettes en offentlig myndighed, der kan overtage administrationen af Galileo-systemet efter afviklingen af Fællesforetagendet Galileo.

Kommissionen foreslog konkret, at oprette en Tilsynsmyndighed og et Sikkerhedscenter i offentligt regi. Tilsynsmyndigheden skulle få ansvaret for administrationen af Galileo-systemet herunder at indgå og overvåge en koncessionsaftale om Galileo-systemets drift med et privat konsortium. Sikkerhedscentret skulle i henhold til Kommissionens oprindelige forslag KOM(2003) 471 oprettes permanent ved Rådets generalsekretariat og blandt andet have til opgave at vurdere Galileo-systemets sikkerhed, udarbejde og håndhæve fremtidige sikkerhedsbestemmelser, yde Kommissionen bistand ved forhandlinger med tredjelande samt være i stand til ved kriser i realtid at træffe de nødvendige forholdsregler.

Ændring af Kommissionens oprindelige forslag

8

Kommissionens forslag KOM(2003) 472 har været genstand for omfattende drøftelser i Rådet, der blandt andet har beskæftiget sig indgående med håndteringen af Galileo-systemet i krisesituationer. Drøftelserne er med Kommissionens accept resulteret i betydelige ændringer af Kommissionens forslag således, at det forslag, der forelægges Rådet på mødet den 11. juni 2004, afviger betydeligt fra Kommissionens oprindelige forslag KOM(2003) 471.

Den væsentligste ændring består i, at Kommissionens oprindelige forslag blevet delt op i to: Dels behandles i regi af samarbejdet i søjle 1 et forordningsforslag om oprettelse af en Tilsynsmyndighed for Galileo (herefter Tilsynsmyndigheden), der skal forestå den almindelige administration af Galileo-systemet. Dels behandles der i regi af EU's 2. søjle en Fælles Aktion om etableringen af endelige sikkerhedsstrukturer for Galileo, som vil fastlægge administrationen af systemet i en eventuel krisesituation. Den Fælles Aktion bliver behandlet inden for EU's anden søjle og vil ikke blive nærmere omtalt hér.

Tilsynsmyndighedens opgaver

Tilsynsmyndigheden vil skulle indgå og overvåge en koncessionsaftale om Galileo-systemets drift med et privat konsortium. Derfor vil Tilsynsmyndigheden få overdraget ejendomsretten til Galileos materielle såvel som immaterielle værdier fra Fællesforetagendet Galileo ved afslutningen af udviklingsfasen.

I øvrigt vil Tilsynsmyndigheden også være ansvarlig for Galileo-systemets administration, herunder forvaltningen af de midler, der afsættes til Galileo efter udviklingsfasen, være depositar for de frekvenser, der er nødvendige for systemets drift og samordne medlemslandenes indsats på frekvensområdet, bistå Kommissionen med teknisk, videnskabelig og administrativ støtte vedrørende satellitnavigation og udføre budgetgennemførelsesopgaver, som Kommissionen overdrager til den.

Endvidere får Tilsynsmyndigheden tildelt visse sikkerhedsopgaver, der dog er uden præjudice for de beføjelser, der er overført til den Fælles Aktion. Tilsynsmyndighedens sikkerhedsopgaver vil blandt

andet omfatte definitionen og håndhævelsen af generelle sikkerhedsstandarder og instruktioner udstedt i medfør af den Fælles Aktion, kryptering, håndhævelse Rådets bestemmelser vedrørende PRS-tjenesten og PRS-modtagere, håndhævelse af eksportkontrollbestemmelser, udvikling af koordinations- og konsultationsprocedure med Rådssekretariatet/Den Høje Repræsentant, kortlægning og information af Rådet om tiltag, der bør gennemføres i krisesituationer, rådgivning om sikkerhedsspørgsmål samt rådgivning i forbindelse med indgåelsen af internationale aftaler om satellitnavigation.

Tilsynsmyndighedens organisation

Tilsynsmyndigheden ledes af en direktør, der udpeges af bestyrelsen, som hvert medlemsland og Kommissionen udpeger et medlem til.

Der nedsættes et rådgivende udvalg vedrørende systemets sikkerhed. Udvalget vil bestå af en ekspert fra hvert medlemsland samt en repræsentant fra Kommissionen. Rådssekretariatet/Den Høje Repræsentant har også mulighed for at deltage med en repræsentant.

Vedrørende teknisk-videnskabelige problemstillinger anmodes ESA om at yde bistand, men

9

Tilsynsmyndigheden har også mulighed for at nedsætte et videnskabeligt og teknisk udvalg til at rådgive sig herom.

Europa-Parlamentets udtalelse om Kommissionens oprindelige forordningsforslag, KOM(2003) 471

Den 31. marts 2004 vedtog Europa-Parlamentets plenarforsamling sin udtalelse om Kommissionens forslag. Grundlæggende støtter Europa-Parlamentet Kommissionens forslag, idet man dog også kan støtte Rådets initiativ vedrørende vedtagelsen af en Fælles Aktion vedrørende håndteringen af Galileo i krisesituationer. Europa-Parlamentet er i sin udtalelse forstående over for de særlige sikkerhedspolitiske problemstillinger vedrørende forvaltningen af Galileo-systemet. Angående Tilsynsmyndighedens bestyrelse finder Parlamentet, at Kommissionen burde udpege fire medlemmer, Rådet otte og at Europa-Parlamentet burde have mulighed for at udpege en observatør.

1.2 Forslag til rådsafgørelse om indgåelse af en samarbejdsaftale mellem EU og dets medlemslande og Israel om Galileo

Kommissionen forelagde i november 2003 Rådet et forslag til forhandlingsmandat vedrørende en samarbejdsaftale med Israel om et civilt globalt satellitnavigationssystem (GNSS) - Galileo. Den 16. januar 2004 bemyndigede Rådet Kommissionen til at føre forhandlinger om en sådan samarbejdsaftale med Israel. Aftalen er efter en formel forhandlingsrunde mellem Kommissionen og Israel den 17. marts 2004 færdigforhandlet, og Kommissionen har den 22. april fremsat forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse af samarbejdsaftalen om et civilt globalt satellitnavigationssystem (GNSS) - GALILEO – mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemslande og staten Israel, KOM(2004) 286.

Formål og retsgrundlag

Samarbejdsaftalen har til formål at fremme, lette og intensivere samarbejdet mellem EU og Israel om europæiske og israelske bidrag til et civilt globalt satellitnavigationssystem (GNSS) - Galileo. Aftalens retsgrundlag er Traktatens artikler 133 og 170, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum (Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal efter høring af Europa-Parlamentet).

Principper

Samarbejdsaftalen bygger på principperne om et gensidigt udbytte på grundlag af den overordnede aftale om samarbejde om satellitnavigationssystemer (Principperne om et gensidigt udbytte på grundlag af den overordnede aftale om samarbejde om satellitnavigationssystemer) og de regler, der er fastlagt for forvaltningen af det, gensidige muligheder for at medvirke i samarbejdsaktiviteter i europæiske og israelske GNSS-projekter, rettidig udveksling af informationer, der kan have betydning for samarbejdet og endelig passende beskyttelse af intellektuelle ophavsrettigheder.

Samarbejdsområder

Aftalen vedrører samarbejde om satellitbaseret navigation og tidsbestemmelse inden for videnskabelig forskning og uddannelse, frekvensspørgsmål, industriel produktion, handel samt udvikling af tjenester og markeder, standardisering og certificering og sikkerhed.

10

Det fastslås eksplicit, at ikke omfatter følsom teknologi omfattet af eksportkontrol og -kontrolaftaler, kryptering, større IT-sikkerhedsteknologi, den statsregulerede PRS-tjeneste i Galileo, systemets sikkerhedsfunktioner, kritiske kontrolfunktioner i Galileos globale segment eller udveksling af klassificerede informationer. Skulle EU, dets medlemslande og Israel ønske at indlede samarbejde på disse områder, må der indgås særskilt aftale herom.

Aftalen påvirker ikke den nuværende institutionelle struktur, der er oprettet i medfør af forordning 876/2002 af 21. maj 2002 om oprettelse af fællesforetagendet Galileo, og vil heller ikke påvirke en eventuel anden forordning eller bestemmelse om oprettelse af et efterfølgerorgan for fællesforetagendet Galileo.

Aftalen har ikke indflydelse på gældende love, forskrifter eller foranstaltninger til gennemførelse af ikke-spredningsforpligtelser, eksportkontrol for varer med dobbelt anvendelsesformål eller nationale indenlandske foranstaltninger med henblik på sikkerhed og kontrol med immaterielle teknologioverførsler.

Endelig fastlægger denne aftale ikke det israelske finansielle bidrag til Galileo-programmet, som vil blive fastlagt i en separat aftale herom.

Samarbejdsformer

Parterne skal i størst muligt omfang og inden for rammerne af gældende lovgivning fremme samarbejde i henhold til aftalen. Videre forpligter parterne sig til i passende omfang at samarbejde om satellitnavigationsspørgsmål i internationale fora som Den internationale organisation for civil luftfart (ICAO), Den internationale maritime organisation (IMO) og Den internationale Teleunion (ITU).

For at lette dette samarbejde oprettes en styregruppe, der skal påse, at aftalen fungerer og gennemføres effektivt. Samarbejdsaftalen indeholder en bestemmelse om, at parterne tilvejebringer kontaktpunkter med videre, således at aftalen effektivt kan gennemføres. Skulle det ikke være muligt at løse tvister i forståelse mellem parterne, er det muligt for at søge dem løst efter WTO-aftalens regler.

Varighed og opsigelse

Aftalen er i kraft for fem år, hvorefter den stiltiende forlænges for yderligere en femårsperiode ad

1.3 Forslag til rådsafgørelse om indgåelse af en samarbejdsaftale mellem EU og dets medlemslande og USA om Galileo

Kommissionen forelagde i juli 1999 Rådet et forslag til forhandlingsmandat vedrørende en samarbejdsaftale med USA om fremme, udbud og anvendelse af Galileo og GPS-baserede

11

satellitnavigationssystemer og relaterede applikationer.

Den 6. oktober 1999 bemyndigede Rådet Kommissionen til at føre forhandlinger om en sådan samarbejdsaftale med USA. Kommissionen og USA har siden gennemført flere og meget komplicerede forhandlinger. Under den formelle forhandlingsrunde den 25. til 25. februar 2004 opnåede parterne politisk enighed om en rammeaftale, som der for indeværende arbejdes på at udfylde gennem forhandlinger på teknisk niveau. Nedenfor følger en gennemgang af indholdet i rammeaftalen, hvis tekniske bilag som nævnt endnu er under forhandling.

Formål og retsgrundlag

Samarbejdsaftalen har til formål at etablere en ramme for samarbejdet mellem parterne (EU, dets medlemslande og USA) om fremme, udbud og anvendelse af civile GPS og Galileo navigations- og tidsangivelsestjenester. Udbud af militære satellitbaserede navigationstjenester og tidsangivelse er ikke omfattet af aftalen. Aftalen fastsætter dog krav om kompatibilitet mellem de civile tjenester og militære tjenester for så vidt angår anvendelsen af radiofrekvenser og parternes nationale sikkerhed.

Aftalens retsgrundlag er Traktatens artikler 133 og 170, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum (Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal efter høring af Europa-Parlamentet).

Samarbejdsområder

Aftalen omfatter GPS og Galileo-systemerne i meget bred forstand, og dækker de områder, som de omfattende forhandlinger mellem parterne har berørt. Aftalen regulerer eksempelvis de tekniske specifikationer for systemernes civile signaler med henblik på at sikre systemernes kompatibilitet og interoperabilitet, handelsspørgsmål (enighed om ikke-diskriminerende tilgang), brugerbetaling, men sikrer også fabrikanter adgang til tekniske data, der er nødvendige for at fremstille udstyr, der anvender GPS' og Galileos signaler. Aftalen er ikke på nogen måde tiltænkt at skulle påvirke intellektuelle ophavsrettigheder i relation til satellitnavigation, ligesom det forudsættes, at gældende bestemmelser om eksportkontrol overholdes.

Aftalens bestemmelser om systemernes kompatibilitet og interoperabilitet samt sikring af den nationale sikkerhed er centrale elementer i den samlede aftale, og vil derfor blive beskrevet i større detaljeringsgrad nedenfor.

Samarbejde om kompatibilitet og interoperabilitet

Aftalen fastlægger, at GPS og Galileo skal være kompatible med hensyn til frekvensspørgsmål samt så vidt muligt interoperable for civile brugere. Der samarbejdes derfor om systemernes tidsangivelse, frekvensanvendelse med videre.

Parterne opretter en arbejdsgruppe, der har til opgave at fortsætte arbejdet med at sikre den fremtidige kompatibilitet og interoperabilitet mellem GPS og Galileo eksempelvis i tilfælde af modernisering samt udviklingen af støttesystemer, der kan forbedre satellitnavigation. Videre er parterne enige om, at støttesystemer skal overholde kravene fra ICAO, IMO og ITU til satellitnavigationssystemer samt andre

12

krav, som parterne kan være enige om.

Samarbejde om frekvensanvendelse og sikring af den nationale sikkerhed

Samarbejdsaftalen fastslår, at parterne skal samarbejde om frekvensallokering, navnlig inden for rammerne af ITU. Tilsvarende skal parterne samarbejde om systemernes frekvensanvendelse. Da satellitnavigation er af væsentlig betydning for parternes nationale sikkerhed, har man i bilag til samarbejdsaftalen defineret en række nationale sikkerhedskriterier som parternes satellitnavigationssystemer skal overholde (herunder frekvens og modulation af signaler). Samarbejdsaftalen indeholder en mekanisme, der sikrer at parterne kan modernisere eller ændre deres satellitnavigationssystem i overensstemmelse med disse nationale sikkerhedskriterier, såfremt modparten kan tilslutte sig at ændringen overholder disse kriterier. Herudover har parterne forpligtet sig til at fortsætte samarbejdet således, at de kommende search and rescue-tjenester i Galileo og GPS bliver kompatible i frekvensspørgsmål og så vidt muligt også interoperable.

Samarbejdsformer

I henhold til aftalen nedsættes en række arbejdsgrupper til fremme af samarbejdet inden for civil kompatibilitet og interoperabilitet, handelsspørgsmål, samarbejde om udvikling af den kommende generation af satellitnavigationssystemer samt en arbejdsgruppe om sikkerhedsspørgsmål. Derudover kan der nedsættes yderligere arbejdsgrupper, såfremt parterne måtte ønske det. Aftalen er i sin helhed underkastet alle relevante love og bestemmelser, herunder om eksportkontrol. Parterne mødes årligt til at vurdere arbejdsgruppernes arbejde og vurdere behovet for yderligere arbejdsgrupper. Parterne vil indlede drøftelser af, hvordan man bedst muligt får arrangeret det praktiske samarbejde, når Galileo-systemet er driftsklar.

Parterne skal i størst muligt omfang og inden for rammerne af gældende lovgivning fremme samarbejde i henhold til aftalen. Videre forpligter parterne sig til i passende omfang at samarbejde for at realisere aftalens målsætninger i internationale fora som ICAO, IMO, ITU og WTO.

Skulle det ikke være muligt at løse tvister i forståelse mellem parterne, er det muligt for at søge dem løst efter WTO-aftalens regler.

Varighed og opsigelse

Aftalen er i kraft for ti år, hvorefter den stiltiende forlænges for yderligere en femårsperiode ad gangen med mindre en af parterne tre måneder inden periodens udløb skriftligt meddeler sin intention om at ophæve aftalen. Aftalen kan i øvrigt opsiges skriftligt med et års varsel.

1.4 Udkast til rådskonklusioner om Galileo

Formandskabet har fremsat et udkast til rådskonklusioner, der dels handler om forordningsforslaget om de fremtidige forvaltningsstrukturer, dels handler om relationerne til tredjelande.

Vedrørende forordningsforslaget om de fremtidige forvaltningsstrukturer slår rådskonklusionerne fast, at Rådets vedtagelse af forordningen er uden præjudice for de beslutninger, der senere skal tages om Galileo-systemets etablerings- og driftsfase (udbud af tjenester, udpegning af koncessionshaver, finansiering med videre).

Endvidere beskrives rådskonklusionerne arbejdsdelingen mellem Rådets instanser i forhold til spørgsmål af sikkerhedspolitisk karakter. Dels indeholder konklusionerne en henvisning til den kommende Fælles Aktion, dels fremgår det af rådskonklusionerne, at spørgsmål af sikkerhedspolitisk karakter behandles af Rådets Sikkerheds Komité i en særlig satellitnavigationsformation.

Vedrørende relationerne til tredjelande hilser konklusionerne aftalen med Israel og USA velkommen samt noterer sig, at samarbejdsaftalen med Kina nu udmøntes i en konkret aftale om samarbejde mellem Fællesforetagendet Galileo og National Remote Sensing Centre of China (NRSCC).

2. Gældende dansk lovgivning

Der findes ikke dansk lovgivning på området.

3. Høring

Kommissionens oprindelige forslag, KOM(2003) 471, har været sendt i høring hos Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Industri, og Specialarbejderforbundet i Danmark.

Der er ikke modtaget bemærkninger til forslaget.

Det er ikke fundet relevant at sende udkastene til rådsafgørelser om samarbejdsaftaler samt udkastet til rådskonklusioner i høring.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget om de fremtidige forvaltningsstrukturer, samarbejdsaftalerne og rådskonklusionerne vil ikke have lovgivningsmæssige konsekvenser i Danmark, ligesom etablering af en Tilsynsmyndighed ikke i sig selv vil have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Galileo-programmet er et europæisk program, der er åbent for deltagelse af tredjelande. Regeringen er enig i, at dette program – herunder samarbejdsaftaler om det med tredjelande - mest hensigtsmæssigt reguleres på europæisk niveau.

6. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Galileo-sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på møderne den 26. marts 1999, den 1. oktober 1999, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, den 23. juni 2000, den 29. september 2000, den 30. marts 2001, den 22. juni 2001, den 12. oktober 2001, den 22. marts 2002, 27. september 2002, 29. november 2002, 21. marts 2003, 28. maj 2003 og 3. marts 2004 på

mødet med Folketingets partier den 30. november 2001 samt med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen), den 15. december 2000 og den 1. marts 2002. Sagen har tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europaudvalget den 9. marts 2001 og af finansministeren på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001. Grundnotat vedrørende forslag til forordning om forvaltningsstrukturer er fremsendt til udvalget den 16. september 2003.

Dagsordenspunkt 14: Galileo – Fælles aktion vedrørende sikkerhedsstrukturen

Nyt notat

Med henblik på at tage sig af de offentlige interesser i forbindelse med det europæiske satellitradionavigationssystem (Galileo) og som regulerede myndighed for Galileo er der opnået enighed om oprettelsen af et fællesskabsagentur, ”European GNSS Supervisory Authority”. Oprettelsen heraf forudses at ske ved vedtagelse af den nødvendige forordning på rådsmødet (transport) den 11. juni 2004 (jf. Kommissionens (COM (2003)471)).

Da Galileo-systemets funktion potentielt kan have indflydelse på EU’s og medlemslandenes sikkerhed, er der herudover behov for en separat fælles aktion under 2. søjle, der fastlægger, hvornår og i givet fald hvordan Rådet kan tage de nødvendige foranstaltninger til imødegåelse af eventuelle trusler. Sådanne trusler kan konkret dreje sig om uretmæssig adgang til systemet med sigte på misbrug heraf, eller det kan dreje sig om terrorist- eller andre uautoriserede angreb på selve systemet. De potentielle foranstaltninger inkluderer muligheden for i yderste instans at lukke hele Galileo-systemet ned i kortere eller længere tid. Det vil ske ved, at European GNSS Supervisory Authority instrueres om at foretage det fornødne.

Den konkrete fælles aktion, der forudses vedtaget parallelt med forordningen, som etablerer agenturet, fastlægger to muligheder for at tage de nødvendige forholdsregler. For det første kan det ske ved en beslutning i Rådet herom. Alle medlemslande, Den Høje Repræsentant og Kommissionen kan i den forbindelse anmode Rådet om at tage stilling til situationer, hvor der vurderes at kunne være en trussel mod EU’s eller et af dets medlemslandes sikkerhed mhp. at Rådet giver de nødvendige instruktioner. For det andet bemyndiges Den Høje Repræsentant til i sager af særligt hastende og ekstraordinær karakter at give instruktioner – herunder vedr. en eventuel hel eller delvis nedlukning af systemet – til European GNSS Supervisory Authority. I givet fald skal Rådet og Kommissionen straks informeres.

I et dansk perspektiv er det tilfredsstillende, at udkastet til retsakt - ved at give den Høje Repræsentant de nødvendige beføjelser - rummer den nødvendige fleksibilitet mht. til hurtig handling, herunder til at nedlukke systemet, hvis en trussel mod EU’s eller en enkelt medlemslands sikkerhed måtte tilsige dette.

Der er ingen særskilte statsfinansielle konsekvenser af den fælles aktion.

Overvejelser om nærheds- og proportionalitetsprincipperne er ikke skønnet relevante for dette dagsordenspunkt.

Folketingets Europaudvalg har ikke tidligere været informeret om den fælles aktion i forbindelse med Galileo.

Genoptrykt notat.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 23. juli 2003 fremlagt et forslag (KOM(2003)448) til ændring af det nugældende direktiv (direktiv 1999/62/EF) om afgifter på tunge køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, det såkaldte eurovignettedirektiv.

Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 71, stk. 1, med henblik på vedtagelse efter artikel 251, kvalificeret flertal i Rådet og fælles beslutningstagen med Parlamentet. Dette er en ændring i forhold til i dag, hvor hjemlen er dobbelt, både art. 71 om transport og art. 93 om afgifter, hvilket medfører et krav om enstemmighed i stedet for kvalificeret flertal.

Forslaget har til hensigt at harmonisere betingelserne for opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter med tilknytning til benyttelse af infrastruktur for at sikre fair konkurrence mellem transportoperatørerne.

Ifølge forslaget medfører vejafgifter, at de eksterne omkostninger, som er forbundet med brug af vejnettet, i højere grad betales af vejnettets brugere. Det fremhæves samtidig, at vejafgifter kan føre til besparelser på mange milliarder euro om året i form af mindre tid, der går tabt i trafikken, færre ulykker og et bedre miljø.

Kommissionen ønsker med forslaget at bidrage til, at brugerne af vejnettet kommer til at betale en mere retfærdig pris for transport. Dette ved at tilvejebringe muligheder for, at vejafgifter kan differentieres efter lokale forhold. Kommissionen ønsker endvidere at bidrage til opnåelse af fair konkurrencevilkår mellem operatørerne i EU for hermed at styrke integrationen på det indre marked.

Kommissionen ønsker endelig med forslaget at give medlemsstaterne bedre muligheder for at bruge vejafgifter til at tilskynde brugerne til at benytte mindre overbelastede vejnet, samt renere og sikrere transportmidler, og til at anspore transportvirksomhederne til at udnytte lasteevnen bedst muligt og befragterne til at tilpasse deres logistikkæder.

Forslaget skal ses i forlængelse af tidligere hvidbøger fra Kommissionen, som har anbefalet, at eksterne omkostninger for en given transport i højere grad afspejles i transportpriserne. Samtidig skal forslaget ses i lyset af isolerede initiativer fra medlemslande, som kan føre til mange forskelligartede regler, f.eks. Tysklands aktuelle indførelse af betaling for lastbilers kørsel på de tyske motorveje (Maut).

Mens det nugældende direktiv gælder for lastbiler på 12 tons og derover, der anvender motorveje, omfatter det fremlagte ændringsforslag alle godskøretøjer over 3,5 tons (eller et vogntog, hvis totalvægt er på over 3,5 tons).

Det vejnet, som afgifterne finder anvendelse på, er det transeuropæiske vejnet, som p.t. består af 60.000 km motorveje og landeveje af høj standard inden for EU's område. Det foreslås endvidere, at

medlemsstaterne i visse tilfælde, hvor en landevej eller hovedvej løber nogle få kilometer fra en motorvej, kan udvide anvendelsesområdet til også at omfatte disse parallelle ruter (konkurrerende ruter). Hvorvidt sådanne foranstaltninger står i et rimeligt forhold til målet vil blive vurderet af Kommissionen i hvert enkelt tilfælde.

Definitionen af vejnettet er ikke til hinder for, at medlemsstaterne i overensstemmelse med hjemmelsprincippet kan planlægge at anvende afgifter for infrastrukturbenyttelse på de veje, som ikke indgår som en del af hovedfærdselsårener.

Med hensyn til privatbilerne anses biltrafikken for en stor del som national trafik. Kommissionen ønsker derfor at overlade det til medlemsstaterne og byerne at udvikle deres egne løsningsmodeller for denne kategori af brugere.

I forslaget skelnes der, som i det nugældende direktiv, mellem tidsrelaterede brugsafgifter (dag, uge, måned, år) og strækningsrelaterede vejafgifter.

Brugsafgifterne foreslås ændret ved, at der sker en inflationsregulering af de tilladte maksimumsbeløb, som medlemsstaterne kan opkræve. Sætserne tages som nu op til revision hvert 2. år. Om nødvendigt tilpasser Kommissionen ifølge forslaget maksimumsætserne efter høring af medlemsstaterne. I dag stiller Kommissionen om nødvendigt forslag om tilpasning, hvorefter Rådet og Parlamentet træffer afgørelse herom.

For vejafgifter gælder, at de ifølge forslaget skal afspejle omkostninger til anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturnettet, herunder omkostninger til at mindske støjgener og betalinger for miljøbelastninger, som f.eks. jordforurening. Herudover bør de direkte og indirekte omkostninger ved ulykker, som ikke dækkes af forsikringsordninger, medregnes. For at sikre en harmoniseret anvendelse af vejafgiftssystemerne indeholder forslaget et bilag med en fælles metode til beregning af forskellige omkostningselementer. De omkostningsskøn og data, der i bilaget er benyttet for ulykkesomkostninger, er vejledende. I dag skal vejafgifter stå i forhold til omkostninger til anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling af det pågældende infrastrukturnet.

Ifølge forslaget meddeler medlemsstaterne med henblik på Kommissionens godkendelse de enhedsværdier og andre parametre, som de påtænker at anvende ved beregning af vejafgifternes forskellige omkostningselementer.

Forslaget begrænser indregningen af anlægsomkostninger til kun at omfatte ny infrastruktur, d.v.s. infrastrukturarbejder, der vil blive udført i fremtiden, eller infrastruktur som ikke er blevet færdiggjort før 15 år før direktivets ikrafttræden.

I forslaget gives der mulighed for, at medlemsstaterne kan differentiere vejafgifterne efter:

- a) de forskellige køretøjstyper (klasse for skader på vejene samt EURO-emissionsklasse)
- b) tidspunktet på dagen og overbelastningsniveauet på den pågældende strækning
- c) den pågældende strækning på vejnettet efter områdets miljømæssige følsomhed, befolkningstætheden

18

eller ulykkesrisikoen.

Senest den 1. juli 2008 vil medlemsstaterne, som anvender vejafgifter, være forpligtet til at lade vejafgifterne afhænge af c).

Herudover tillader forslaget en forhøjelse af vejbenyttelsesafgiften med 25% i særligt miljøfølsomme områder, navnlig bjergområder (som f.eks. Alpeområdet) efter en høring af Kommissionen.

I dag er medlemsstaterne frit stillet og kan anvende indtægter fra infrastrukturbenyttelsesafgifter til alle typer udgifter. Forslaget foreskriver en "øremerket" anvendelse af det indkomne provenu, således at

dette bør anvendes til vedligeholdelse af den berørte infrastruktur og til gavn for transportsektoren som helhed, idet der drages omsorg for at sikre en afbalanceret udvikling af transportnettene.

For at opveje den belastning, som indførelsen af et nyt infrastrukturafgiftssystem medfører, giver forslaget medlemsstaterne mulighed for at kompensere for indførelse af vejafgifter og/brugsafgifter ved blandt andet at nedsætte den årlige afgift på køretøjer, i givet fald til et niveau, der ligger under minimumssatserne.

Medlemsstaterne skal ifølge forslaget udpege en uafhængig infrastrukturovervågningsmyndighed, der blandt andet har til opgave at påse, at vejafgifter og brugsafgifter indføres og administreres i overensstemmelse med direktivet.

Forslaget angiver, at medlemsstaterne skal sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet senest den 1. juli 2005.

Kommissionen skal inden 1. juli 2008 aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af direktivet.

2. Gældende dansk ret

Området er i dag reguleret ved lov om afgift af vejbenyttelse (Lovbekendtgørelse nr. 246 af 01/04/2003) og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Lovbekendtgørelse nr. 1103 af 12/12/2002).

Endvidere berører forslaget områder, der er reguleret af lov om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt, jf. lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998, og lov om anlæg af en fast forbindelse over Øresund, jf. lovbekendtgørelse nr. 353 af 16. maj 2001.

3. Høring

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

Amtsrådsforeningen, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Danske Speditører, HK Service, SID, Forbrugerrådet, International Transport Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Arbejdsgiverforening, Landsorganisationen i Danmark, Kommunernes Landsforening, De Danske Bilimportører, FDM,

19

Dansk Industri, Det Danske Handelskammer, Håndværksrådet, Sund og Bælt, Øresundsbro Konsortiet og DSB.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Transport og Logistik (DTL)

DTL ser med tilfredshed på, at Kommissionen er kommet med et forslag om en fælles lovgivning på området.

DTL lægger vægt på, at forslaget ikke må være konkurrenceforvridende – hverken mellem lande eller transportmidler og transportformer, herunder person- og godstransport. DTL beklager derfor, at forslaget kun omhandler lastbiler. DTL savner endvidere en stillingtagen til de afgiftsmæssige betingelser i forbindelse med intermodale transporter.

DTL's holdning er, at nye vejafgifter ikke må føre til en øget skatte- og afgiftsbyrde for erhvervet. Den foreslåede mulighed for kompensation i vægtafgiften vil i nogen grad kunne modsvare forslag til forhøjelse, men vil langt fra kunne modsvare den meromkostning, der er ved eventuel indførelse af kilometerafgifter af den størrelsesorden, der er vedtaget i f.eks. Tyskland og Østrig.

Det danske skattestop bør efter DTLs opfattelse tages i betragtning, og det vil efter DTLs opfattelse være i strid med skattestoppet isoleret set at forhøje de nuværende satser for vejbenyttelsesafgiften og indføre en løbende forhøjelse af afgifter efter inflationen samt at omfatte lastbiler med totalvægt under 12 t af en ny afgift. DTL bemærker, at en forhøjelse af direktivets maksimale satser ikke indebærer et krav om forhøjelse af de aktuelle satser i den eksisterende Eurovignetaftale.

DTL finder det afgørende, at alle skatter og afgifter på vejtransport ses i en sammenhæng, herunder dieselaugiften. Dieselaugiften bør kunne sænkes i det omfang, der indføres kilometerafgifter.

Efter DTL's opfattelse bør der i forslaget refereres til art. 93, idet der er klare skatte- og afgiftsmæssige elementer i forslaget (således som det også er tilfældet i det eksisterende direktiv 1999/62).

Det er endvidere DTL's holdning, at:

indførelse af vejafgifter ikke må begrænse den frie bevægelighed for varer og at afgiftsniveauer bør fastlægges på grundlag af fælles og gennemskuelige metoder

afgiftsprovenuet bør anvendes til forbedringer af vejinfrastrukturen (anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling) og til reduktion af trafikstøj og ulykker på den pågældende infrastruktur

krydssubsidiering principielt ikke er acceptabel – og at der i tilfælde af krydssubsidiering skal være fuld gennemskuelighed. DTL er dog tilfreds med, at krydssubsidieringen i forslaget i et vist omfang begrænses, idet der i visse særligt følsomme områder højest kan opkræves en afgift, der er 25 % højere end omkostningerne.

20

Begrebet "følsomme områder" bør defineres bedre.

afgifter bør kunne differentieres på særlige strækninger, og evt. på særlige tidspunkter. Differentieringen må dog ikke øge den samlede afgiftsbelastning og må ikke forringe danske transportørers konkurrencebetingelser, som følge af Danmarks geografiske placering som randstat.

eventuelle rabatter afvejes i forhold til de principielle afgiftsovervejelser og hviler på gennemsigtighed og offentlighed

ved anvendelsen af elektroniske vejafgiftssystemer må lejlighedsvis brugere af vejnettet ikke stilles ringere end andre, og der bør være fuld kompatibilitet mellem forskellige teknologier og opkrævningssystemer

med hensyn til beregning af afgifternes størrelse er rammen løs, idet det fortsat vil være op til de enkelte lande i vidt omfang selv at fastlægge afgiftsniveauet og kompensationer

der er uklarhed om, hvilke veje der skal, og hvilke der kan omfattes

det bør afklares, hvilken betydning forslaget får for afgiftsniveauet på de eksisterende betalingsmotorveje, men også for Storebæltsbroen, Øresundsbroen og en kommende Femer Bælt forbindelse

differentiering af de mere uklare omkostninger (skader på veje, EURO-emissionsklasse, tidspunkt på dagen og overbelastningsniveauet, miljømæssige følsomhed, befolkningstæthed og ulykkesrisikoen) også beregnes efter fælles metoder for at sikre gennemsigthed (det står ikke klart, i hvilket omfang medlemsstaternes metode for differentiering skal godkendes af Kommissionen)

DTL er tilfreds med, at det i forslaget præciseres, at tilgængeligheden for alle transportører af OBU'er (On Board Units) er en nødvendig forudsætning for at indføre et automatisk opkrævningssystem

internationale transportørers hverdag er allerede præget af, at de skal kunne håndtere en lang række forskellige og ikke-kompatible afgiftssystemer for at benytte de europæiske veje. Hertil kommer systemer til opkrævning af city-, bro og tunnelafgifter i Europa.

Dansk Industri (DI)

DI er af den opfattelse, at forslaget grundlæggende ændrer i finansiering af infrastruktur eller betaling for brug af denne og statens anvendelse af skatte/afgiftsprovener. Endvidere mener DI, at det bør undersøges, om forslaget ligger inden for EU's kompetence, samt om den påberåbte hjemmel for forslaget er korrekt.

DI er principielt tilhænger af, at der i højere grad skabes ens rammevilkår for udøvelse af

21

erhvervsaktivitet i EU, men mener imidlertid ikke, at forslaget imødekommer dette, da betydelige afgørelser, herunder omfanget af hvilke veje, som skal være omfattet samt en række faktorer om sammensætningen af betaling mv., er overladt til det enkelte medlemsland. Forslaget vil derfor i sin nuværende form snarere forstærke forskelle end skabe lige vilkår.

DI mener, at forslaget vil kunne medføre et generelt samfundsøkonomisk velværdstab, idet det ikke synes at bygge på almindeligt anerkendte økonomiske teorier om marginalomkostninger.

DI mener, at forslaget fremstår som en ny skatte/afgiftsforhøjelse, idet det også skal kunne anvendes til at opkræve yderligere midler til fremtidige anlæg. Endvidere er forslaget ikke præcist i sin beskrivelse af, hvordan et neutralt provener skal sikres.

DI bemærker, at tanken om lovgivningsmæssigt at sikre transportørens adgang til at overføre prisstigninger til transportkøber strider mod almindelige konkurrenceretlige principper og bygger på en misopfattelse af, at transportudbydere og købere forhandler som blokke.

DI mener, at det er en klar ulempe for erhvervslivet, hvis den foreslåede afstandsbase af afgift kommer i anvendelse frem for en fast afgift, som tilfældet er i dag med vignetordningen. Endvidere påpeger DI, at logistikomkostningerne allerede i dag er væsentligt højere i EU end eksempelvis i USA, hvorfor de vender sig mod yderligere omkostningsforøgelser.

Sund & Bælt Holding A/S (SB)

SB finder det fornuftigt, at der fra europæisk side gøres en indsats for at sikre transparens i opkrævningen af vejafgifter inden for EU, og at der derfor laves et sæt fælles retningslinier for opkrævning af vejafgifter.

SB konstaterer imidlertid, at der er en række problemer i forslaget i relation til de nuværende fastforbindelser, men også til en eventuelt kommende fast forbindelse over Femern Bælt.

SB finder, at et grundlæggende problem er den metode, som benyttes til beregning af omkostninger til investering i infrastruktur, som danner grundlag for prisfastsættelsen. Direktivet tager udgangspunkt i årlig afskrivning for investeringen og renten for den investerede kapital. Det medfører, at prisen skal sættes efter anlæggets levetid, d.v.s. 100 år på de fast forbindelser, og ikke for at sikre en tilbagebetalingstid på forbindelserne, som anses for at være fornuftig, og som kan bidrage til den laveste pris for brugerne på lang sigt. En prisfastsættelse på baggrund af en estimeret 100 års tilbagebetalingstid medfører betydelige risici og følsomhed overfor udsving i rente og trafik. SB anmoder om at få belyst, om Storebælt og Øresundsbron er omfattet af artikel 7, stk. 9, hvori det fremgår, at der skal kunne undtages fra reglerne for indregning af anlægsomkostningerne for ikke at skade de rettigheder, som er givet i koncessioner, som allerede er i kraft på tidspunktet for ændringsdirektivets ikrafttrædelse. Det er uklart, da ingen af broselkaberne fungerer som egentlige koncessionshavere, men er både ejere og forvaltere af forbindelserne. SB finder, at både Storebælt og Øresundsbron bør være undtaget for disse regler, og at der af hensyn til en eventuelt kommende fast forbindelse over Femern Bælt skal arbejdes for en beregningsmetode, som ikke udelukkende tager udgangspunkt i anlæggets levetid.

Et andet væsentligt problem ifølge SB er, at den metode, der foreslås til klassificering af køretøjer

22

afviger markant fra den nuværende metode, som anvendes på både Storebælt og Øresundsbron. På de faste forbindelser har man valgt at klassificere køretøjer efter længde, som kan gøres automatisk, og mens køretøjerne er i fart. I forslaget klassificeres køretøjerne efter akseltryk (vægt). At overgå til vægt-klassificering vil kræve en gennemgribende ombygning af betalingsanlægget på Storebælt. Det vil endvidere medføre risiko for større kø og lange ventetider i betalingsanlægget, hvilket vil være i generel modstrid med arbejdet med forslag om automatiske bompengesystemer (KOM(2003)132), som blandt andet har til sigte at reducere ventetiden i betalingsanlæggene. SB foreslår, at der fra dansk side arbejdes for, at køretøjer kan klassificeres efter længde, og at spørgsmålet om beregningsmetode til klassificering af køretøjer afventer arbejde med forslaget om automatiske bompengesystemer.

SB peger også på de mere langsigtede finansielle konsekvenser af en anden prisstruktur, som er ubelyst. Opkrævninger baseret på en fordelingsnøgle mellem forskellige køretøjer giver ikke sikkerhed for, at det forventede provenu opnås. Hvis det resulterer i en reduktion i antallet af f.eks. store lastbiler p.g.a. priskonkurrence fra færgerne, kan det i efterfølgende år blive nødvendigt at hæve taksten for personbiler.

Endelig mener SB, at det bør undersøges, om forslaget er i modstrid med den gældende prispolitik om, at priseniveauet på Storebælt er fastsat under hensyntagen til færgedriften nord og syd for Storebælt.

Øresundsbro Konsortiet (ØB)

ØB gør opmærksom på, at ØB's afgiftssystem ikke vil være indenfor rammerne for en strikt anvendelse af forslagets principper for fastsættelse af vejafgifter. Det skyldes, 1) at afgiftssystemet på Øresundsbron er afhængigt af konkurrencesituationen på grund af konkurrencen fra øvrige transportformer og ikke mindst færgetrafikken i den nordlige del af Øresund, 2) afgiftssystemet vil ikke være et resultat af en anvendelse af forslagets beregningsmodel for omkostninger og allokering, herunder for så vidt angår forskellige køretøjsklasser, 3) ØB's prisdifferentiering inden for rammen for tunge køretøjer er baseret på køretøjernes længde og ikke på akseltryk og/eller emission og, 4) at afgiftssystemet ikke er baseret på

yderligere parametre med hensyn til blandt andet emissionsklasser, ulykkesrisici og belastningsniveauer, som det forudsættes i direktivet.

ØB mener derfor, at de ikke vil være i stand til i en overskuelig fremtid at kunne gennemføre en fuldstændig tilpasning af afgiftsparametrene, som foreskrevet i direktivet, uden meget store ændringer i prispolitikken, hvilket vil indebære en risiko for tabte markedsandele og indtægter, og i yderste konsekvens vil ØB's evne til selvfinansiering være truet.

ØB finder det derfor nødvendigt at præcisere og overvåge, hvordan forslags bestemmelser skal anvendes på konkurrenceudsat infrastruktur og i særdeleshed på ØB's prisstruktur.

ØB oplyser, at deres høringsvar er sendt til orientering til det svenske Näringsdepartement og Vägverket med henblik på en koordineret håndtering af problemstilling over for EU Kommissionen.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil ved vedtagelse i dets nuværende form medføre følgende ændringer i lov om afgift

23

af vejbenyttelse (LBK nr. 246 af 01/04/2003):

Sænkning af vægtgrænsen for de i direktivet indbefattede lastbiler og lastvogntog fra 12 tons til 3,5 tons, vil indebære en udvidelse af afgiftsgrundlaget i loven til også at omfatte lastbiler og lastvogntog i vægtklassen mellem 3,5 tons og 12 tons.

Der vil skulle indsættes en bestemmelse i loven, hvorved proventet fra vejbenyttelsesafgiften skal anvendes til vedligeholdelse af den pågældende infrastruktur og til fordel for transportsektoren i sin helhed, under hensyn til transportnettenes afbalancerede udvikling.

Ved vedtagelse i dets nuværende form vil direktivforslaget få statsfinansielle konsekvenser i form af merindtægter.

De forventede merindtægter skyldes, at grundlaget for opkrævning af den nuværende danske vejbenyttelsesafgift udvides til også at omfatte lastbiler og vogntog til vejgodstransport i vægtklassen mellem 3,5 tons og 12 tons. En sådan udvidelse skønnes at give et merprovenu til staten.

Det er et åbent spørgsmål, hvorvidt den foreslåede ændring i maksimumssatserne for eurovignetten vil få konsekvenser for den danske vejbenyttelsesafgift, der fastlægges i samspil med de øvrige lande i Eurovignette-samarbejdet (Sverige, Holland, Belgien og Luxembourg).

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

En forbedret fælles ramme for infrastrukturafgifter kan skabe større ensartethed mellem landenes infrastrukturafgiftssystemer for tunge køretøjer. Det kan give mulighed for mere lige konkurrencevilkår på det indre marked for transportydelser, hvilket vil være en fordel for Danmark. Det vil endvidere være en fordel for transporterhvervet, at det kan foregribe afgiftspolitikkerne i Danmark og de øvrige EU-lande og tilpasse deres strategier herefter.

Ifølge forslaget skal proventet fra vej- og brugsafgifter anvendes til vedligeholdelse af den pågældende infrastruktur og til fordel for transportsektoren i sin helhed. Øremærkning af proventet fra vejafgiften til anvendelse inden for den berørte sektor vil bryde med et grundprincip vedrørende den offentlige

udgiftsprioritering. Det kan påvirke den politiske styring af investeringstiltag. Hvis øremærkning udbredes til andre sektorer, vil det svække mulighederne for at prioritere offentlige midler.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen udtaler, at målet om harmonisering af betingelserne for opkrævning af vejafgifter til brug af infrastruktur ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan på grund af den europæiske dimension og af hensyn til det indre marked bedre gennemføres på fællesskabsplan. Kommissionen udtaler endvidere at direktivet, i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål. Der lægges i direktivforslaget op til en udvidelse af den fælles regulering på vej- og brugsafgiftsområdet, især hvad angår provenu anvendelse. Hertil kommer, at der sker en indsnævring af spillerummet for medlemslandene for så vidt angår udformningen af vejafgifter. Der lægges endvidere op til en væsentlig overdragelse af kompetence til Kommissionen i forbindelse med fastsættelsen af maksimumgrænser for brugsafgifterne. Det er