

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 24. november 2006  
J. nr. 121-16

EU- og Luftfartskontoret

Frederik Gelineck Fisker  
Telefon 33 92 78 52  
fgf@trm.dk

**Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi)  
den 11-12. december 2006**

Dagsordenspunkt 4: Yderligere åbning af Fællesskabets marked for posttjenester, KOM (2006) 594. (3. Postdirektiv) _____	2
Dagsordenspunkt 5: Galileo _____	17
Dagsordenspunkt 6: Godslogistik i Europa – nøglen til bæredygtig mobilitet (KOM(2006)336). _____	21
Dagsordenspunkt 7: Eftermontering af spejle på tunge lastbiler, som er indregistreret i Fællesskabet KOM(2006) 570 endelig _____	32
Dagsordenspunkt 8: Relationer med tredjelande inden for civil luftfart _____	39
Dagsordenspunkt 9: Fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA), KOM (2005) 579 _____	41



## Dagsordenspunkt 4: Yderligere åbning af Fællesskabets marked for posttjenester, KOM (2006) 594. (3. Postdirektiv)

*Nyt notat*

*Resumé*

*Forslaget er en videreførelse af liberaliseringen af fællesskabets indre marked for posttjenester, som blev igangsat med vedtagelsen af direktiv 97/67/EF (1. postdirektiv). Direktivet stiller forslag om, at konkurrencen gives fri på EU's postmarkeder i 2009. Forslaget fastholder medlemslandenes pligt til at sikre, at hele samfundet bliver betjent med gode posttjenester til overkommelige priser – bl.a. ved at befordringspligten opfyldes ved udpegning af en eller flere befordringspligtige virksomheder. Med forslaget gives der forbrugerne mulighed for også at kunne klage til en uvildig instans over andre postvirksomheder end den befordringspligtige virksomhed.*

*Med afskaffelsen af eneretsområdet og konkurrencen fra nye markedsaktører kan brugerne af posttjenesterne forvente, at der sker en yderligere udvikling af de tjenester, de kan benytte sig af.*

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

Forslaget er fremsat i henhold til Traktaten, særlig artikel 47 (2), artikel 55 og artikel 95 og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Forslaget er en videreførelse af liberaliseringen af fællesskabets indre marked for posttjenester, der blev igangsat med Rådets og Europa-Parlamentets vedtagelse af direktiv 97/67/EF (1. postdirektiv), som efterfølgende er ændret ved direktiv 2002/39/EF (2. postdirektiv).

Europa-kommissionen stiller i direktivet forslag om, at konkurrencen gives fri på EU's postmarkeder i 2009 (eneretten for de befordringspligtige postvirksomheder afskaffes). Dermed vil den måldato, der er fastsat i det nuværende postdirektiv (97/67/EF og 2002/39/EF), blive overholdt. Det foreslåede nye direktiv er sidste skridt i en lang reformproces, der gradvis har indskrænket eneretten. Processen har endvidere tilskyndet enkelte medlemslande til helt at ophæve eneretten, medens andre medlemslande har offentliggjort planer om at indføre fri konkurrence på postmarkederne inden 2009.

Posttjenesterne i Europa er omfattet af postdirektivet fra 1997 og 2002. Direktivet indeholder rammebestemmelser, som sikrer borgerne et vist serviceniveau (postvirksomhederne pålægges befordringspligt), samtidig med at eneretsområdet gradvist er blevet reduceret. I starten omfattede eneretten alle forsendelser under 350 gram, en grænse der i 2002 blev sat ned til 100 gram og 1. januar



2006 til 50 gram (Danmark reducerede allerede 1. januar 2005 eneretten til 50 gram).

- Forslaget fastholder medlemsstaternes pligt til at sikre, at hele samfundet kan betjenes med gode posttjenester, herunder mindst én omdeling og indsamling fem dage om ugen for alle EU's borgere. Forslaget fastslår, at beforderingspligten bør opfyldes ved obligatorisk forudgående udpegning (tidsbegrænset) af en eller flere beforderingspligtige postvirksomheder.

Medlemslandene er samtidig forpligtet til ubegrænset at give andre postvirksomheder licenser eller tilladelser til på nærmere vilkår til at operere inden for det beforderingspligtige område. Der er således mulighed for, at serviceydelse, som ligger indenfor det beforderingspligtige område, og som udføres af andre postvirksomheder kan gøres til genstand for licensudstedelse under passende kriterier og procedurer. Licensmodtagere kan således kræves underlagt krav vedrørende kvalitet, tilgængelighed og udførelse.

- Forslaget fastholder det nugældende direktivs krav om, at beforderingspligten som minimum skal omfatte postbefordring i indlandet og til udlandet af breve op til 2 kg og pakker op til 10 kg (i Danmark 20 kg), samt postbefordring af rekommanderede og forsikrede forsendelser (forsendelser med angiven værdi). Endvidere præciserer forslaget, at taksterne for de beforderingspligtige tjenester skal stå i forhold til omkostningerne (omkostningsægthed), herunder at taksterne skal stimulere effektivitetsgevinster, der bliver til gavn for brugerne. Pligten til at sørge for, at posttjenesterne kan benyttes til overkommelige takster, fastholdes i forslaget, ligesom medlemsstaterne over for den/de udpegede beforderingspligtige virksomheder kan forlange, at der skal gælde landsdækkende enhedstakster for enkeltforsendelser - "en landsdækkende styktakst" for eksempelvis et brev der er frankeret med et frimærke.
- Med indførelsen af fri konkurrence på EU's postmarkeder giver forslaget medlemslandene mulighed for, når det er nødvendigt for at beskytte brugernes interesser og/eller fremme effektiv konkurrence, og når de nationale forhold tilsiger det, at give andre postvirksomheder adgang på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår til følgende dele af den postale infrastruktur hhv. posttjenesterne: postnummersystem, adressedatabase, postboks, postkasser og brevindkast samt oplysninger om adresseforandring, eftersendelse og returnering.
- Forslaget giver endvidere medlemsstaterne en række muligheder for, såfremt dette måtte vise sig nødvendigt, at støtte beforderingspligten på områder, hvor beforderingspligten udgør en urimelig økonomisk byrde



for den/de befordringspligtige postvirksomheder – f.eks. via statsstøtte, offentlige udbud, kompensationsfonde og udligning af omkostningerne mellem operatørerne.

- Forslaget indebærer, at brugerne får adgang til også at klage over postservicen hos andre postvirksomheder end de befordringspligtige postvirksomheder. Samtidig styrker forslaget de relevante myndighedsorganers rolle i de enkelte lande, idet forslaget bl.a. kræver samarbejde mellem de nationale forvaltningsmyndigheder og forbrugerbeskyttelsesorganerne.
- Endelig foreskriver forslaget, at medlemslandene etablerer én eller flere forvaltningsmyndigheder for postsektoren. Forslaget stiller i den forbindelse krav om – i lighed med hvad der gælder på andre områder i netværksindustrien - at myndigheds/tilsynsopgaven varetages af en myndighed, der er garanteret uafhængighed, ikke mindst i forhold til de ejerskabsrelaterede opgaver, for således at sikre upartiske afgørelser. Endvidere foreskriver forslaget, at den/de nationale forvaltningsmyndigheder samarbejder med de national forbruger- og konkurrencemyndigheder samt de postale forvaltningsmyndigheder i EU.

Med afskaffelsen af eneretsområdet kan brugerne af posttjenesterne ifølge forslaget forvente, at der sker en yderligere udvikling af de tjenester, de kan benytte sig af. De befordringspligtige virksomheder motiveres til at blive mere pålidelige og effektive og yderligere lytte til kundernes behov, fordi de bliver udsat for konkurrence fra nye markedsaktører. Desuden vil den fulde åbning af markederne skabe nye arbejdspladser, direkte i nye postvirksomheder og indirekte i de brancher der er afhængige af postsektoren.

Forslaget forventes præsenteret på EU Rådsmødet den 11. december 2006.

## **2. Gældende dansk ret**

- Lov nr. 472 af 9. juni 2004 om postbefordring.

- Bekendtgørelse nr. 1312 af 14. december 2004 om koncession for Post Danmark A/S.

- Bekendtgørelse nr. 1313 af 14. december 2004 om postvirksomhed og postbefordring.

Gennemførelsen af direktivforslaget (3. postdirektiv) kræver ændringer i lov om postbefordring samt de tilhørende bekendtgørelser.



### 3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist 17. november 2006 og er endvidere sendt i ekstra høring med frist den 6. december 2006, hvorfor der forventes at indkomme yderligere høringssvar.

Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark/Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri, Danmarks Reuderiforening, FDM, Bilimportørerne, Landsorganisationen i Danmark, Fagforbundet 3 F, Post Danmark A/S, CityMail Denmark A/S, Danske Dagblades Forening, HK Post & Kommunikation, HK/STAT, Posttilsynet, Statsansattes Kartel.

Af høringssvarene fremgår følgende:

**Post Danmark A/S** anfører, at det indgår i grundlaget for den nuværende postlov, at koncessionshaveren skal kompenseres for de byrder, befordringspligten indebærer, med værdien af tildelte rettigheder. Befordringspligten i Danmark er imidlertid væsentlig mere vidtgående end den tilsvarende europæiske, og det er som konsekvens bl.a. heraf Post Danmarks opfattelse, at lov om postbefordring samt Post Danmarks koncession i forbindelse med en eventuel implementering af det nye direktiv må ændres væsentligt, således at en ligevægt mellem pligter og rettigheder kan opretholdes.

Indledningsvis fastslås det, at Post Danmark ikke er nogen infrastrukturvirksomhed. Selskabet benytter den offentlige infrastruktur (veje, baner, havne, lufthavne, el- og telenet mv.), som tillige står til rådighed for deres konkurrenter. Opstartsomkostningerne for postale forretninger er beskedne, og alle disse forhold peger i retning af, at hver operatør må etablere sine egne produktionsanlæg frem for – med myndighedernes bistand – at søge at tiltvinge sig adgang til andres. Med hensyn til direktivforslagets vage bestemmelser om en mulig etablering af adgang til visse elementer af Post Danmarks produktionsapparat, er det således selskabets principielle standpunkt, at andre postvirksomheder må etablere deres eget produktionsapparat.

I artikel 12 foreslås det, at landsdækkende ensartede priser skal begrænses til udelukkende at omfatte forsendelser der betales stykvis, f.eks. forsendelser frankeret med frimærker. Det fastslås endvidere, at priserne skal være omkostningsbestemte. Post Danmark kan fuldt ud tilslutte sig dette, idet det er selskabets opfattelse, at taksterne for de respektive produktvarianter skal relatere sig til de processer og dermed omkostninger, der er forbundet med dem. En om-



kostningsrelateret prissætning af brevprodukterne, vil tillige være nødvendig for at Post Danmark kan konkurrere på lige vilkår med de konkurrenter, der vil entre markedet.

Det er endvidere Post Danmarks principielle opfattelse, at der i et liberaliseret marked ikke skal gælde andre reguleringer end de, der følger af den almindelige konkurrencelovgivning. Et prisloft, som det nu gældende, bør derfor afskaffes sammen med eneretten.

Vedrørende de i direktivforslagets artikel 7 angivne finansieringsmodeller for befordringspligten skal det anføres, at Post Danmark ikke er interesseret i, at befordringspligten finansieres ved statstilskud eller gennem etableringen af en fond, som modtager tilskud fra andre postoperatører.

For det første er det i praksis umuligt, at foretage en beregning af meromkostningerne ved befordringspligten, idet dette ville kræve, at der tages stilling til, hvorledes Post Danmark ville agere, såfremt selskabet ikke var pålagt særlige pligter. Hertil kommer, at der ville skulle foretages skøn over kundernes og konkurrenternes reaktioner på de påtænkte teoretiske ændringer i Post Danmarks markedsadfærd. Beregningerne ville være af ren spekulativ karakter, og de ville ikke være egnede som grundlag for udmåling af statstilskud eller lignende.

Post Danmark hæfter sig tillige ved, at sådanne tilskudsordninger forudsætter opretholdelsen af særskilte foranstaltninger vedrørende de befordringspligtige virksomheders regnskabsførelse. Sådanne foranstaltninger er fornuftigvis ikke pligtige, dersom der ikke ydes stats- eller fondstilskud.

I henhold til direktivforslagets artikel 9 gives der mulighed for, at serviceydelser, som ligger indenfor det befordringspligtige område kan gøres til genstand for licensudstedelse under passende kriterier og procedurer. Licensmodtagere kan således kræves underlagt krav vedrørende kvalitet, tilgængelighed og udførelse. Post Danmark kan støtte, at distribution af breve under 50 gram kræver licens med tilhørende krav om et veldefineret serviceområde og betinget af universelle serviceforpligtelser, kvalitetskrav etc.

Som modydelse for pålagte pligter skal andre postoperatører naturligvis tildeles samme rettigheder som Post Danmark, dvs.

- Adgang til at trække på CPR-data.
- Momsfritagelse (breve under 50 gram).

I henhold til direktivforslagets artikel 11a åbnes der mulighed for, at der kan gives andre operatører adgang til visse elementer i Post Danmarks produktionsapparat, herunder adressedatabase, postnummersystem og postbokse.

Emnet vedrørende Post Danmarks adressedatabase blev behandlet grundigt ved seneste lovrevision. Post Danmarks ret til at oprette og anvende en modta-



gerdatabase er givet som kompensation for, at selskabet, modsat andre postvirksomheder, er pålagt en befordringspligt. Post Danmark vil ikke have indvendinger imod, at andre postvirksomheder får en tilsvarende adgang til offentlige registre, som selskabet har.

Generelt er det dog Post Danmarks principielle standpunkt, at andre postvirksomheder må etablere deres eget produktionsapparat.

Det fremgår af direktivforslagets artikel 14, at hvis man fravælger de finansieringsmodeller, som tillades i henhold til artikel 7, kan det besluttes, at kravet om udarbejdelse af særlige regnskaber i henhold til et regnskabsreglement bortfalder. Post Danmark kan bifalde et bortfald af et særligt regnskabsreglement. Dette vil være en helt naturlig beslutning, idet der ikke længere er en eneret, der kan krydssubsidieres fra, og da der ikke er behov for at opgøre og kontrollere opgørelsen af tilskud. Der vil været tale om et fuldt liberaliseret marked, hvor Post Danmark er underlagt de almindelige konkurrenceretlige regler i lighed med andre operatører på markedet.

Post Danmark gør opmærksom på vigtigheden af, at der politisk aftales en samlet plan i forbindelse med en stillingtagen til direktivet. Der skal således tages stilling til en udmøntning af direktivet i Danmark, før dette er vedtaget i EU-regi.

Under hensyntagen til de ovenfor givne bemærkninger og under forbehold for at alle "betydelige" lande liberaliserer samtidig kan Post Danmark give sin støtte til direktivforslaget.

**Dansk Industri (DI)** kan overordnet støtte det fremsendte direktivforslag og ser frem til det videre arbejde med direktivet og dets implementering i dansk ret.

DI har følgende mere detaljerede kommentarer til direktivforslaget:

- DI er enig med EU-Kommissionen i, at tvungen brug af ensartede priser i et konkurrencepræget marked ikke vil være hensigtsmæssig. DI kan således tilslutte sig forslaget om, at landsdækkende ensartede priser begrænses til at omfatte forsendelser, der betales stykvis, f.eks. forsendelser frankeret med frimærker. Der kan således ske en markedsbaseret prisfastsættelse for forsendelser, der eksempelvis afsendes i større volumen eller forbehandles af afsender. Der vil dog næppe være grundlag for en geografisk baseret prisdifferentiering.
- DI anser det ikke for hensigtsmæssigt, at finansieringen af befordringspligten sker gennem statstilskud eller gennem etableringen af en fond, som modtager tilskud fra andre postoperatører. Det vil i praksis være særdeles vanskeligt at foretage en beregning af meromkostningerne ved



befordringspligten, idet dette ville kræve, at der opstilles en model for, hvorledes operatøren optimalt ville agere, såfremt selskabet ikke var pålagt nogle pligter.

- DI støtter, at distribution af breve under 50 gram kræver licens med tilhørende krav om et veldefineret serviceområde og betinget af universelle serviceforpligtelser, kvalitetskrav etc. Ved denne model sikres det, at der er lige konkurrencevilkår mellem de operatører, som vil operere på markedet for breve under 50 gram.
- I henhold til direktivforslagets artikel 11a skal medlemsstaterne sikre, at der skabes lige adgang til en række elementer i den postale infrastruktur, herunder adressedatabase, postnummersystem og postboks. Det er, ifølge DI, afgørende at denne forpligtelse, som det også nævnes i direktivforslaget, ses i lyset af de nationale forhold. Her er det særlig relevant at se på, hvilke infrastrukturelementer, der i særlig grad er knyttet til befordringspligten.
- Direktivforslaget levner medlemsstaterne en betydelig frihed til at implementere i overensstemmelse med nationale forudsætninger. Gennemførelsen i Danmark kan derfor være af stor betydning for udviklingen af postsektoren. DI skal på den baggrund opfordre til, at der tages stilling til udmøntning af direktivet i Danmark, før dette er vedtaget i EU-regi.

**CityMail Denmark A/S** hilser initiativet fra Kommissionen velkommen. En ændring af de nugældende regler på det postale område med henblik på senest i 2009 at fjerne de mange barrierer, som der i dag forvrider konkurrencen, er den eneste farbare vej til sikring af en effektiv og konkurrencedygtig postsektor i EU. En effektiv og konkurrencedygtig postsektor er forudsætningen for at der fortsat kan leveres høj kvalitetstjenester til en overkommelig pris til gavn for borgere og virksomheder i EU.

CityMail Denmark's opfattelse er, at en dansk implementering af tiltag, som effektivt fjerner hindringerne for skabelsen af et konkurrencekraftigt og effektivt postmarked i Danmark, bør ske hurtigst muligt. Man bør fra dansk side ikke afvente en fælleseuropæisk implementering i 2009, men allerede nu foretage de fornødne ændringer for at positionere alle danske postaktører bedst muligt på fremtidens europæiske postmarked.

Med hensyn til direktivforslagets regulering af både befordringspligtens omfang og standarderne herfor er det CityMail Danmarks opfattelse, at man bør overveje mere fleksible regler, der er bedre tilpasset den dynamik og de ændringer, som kommunikations- og logistikmarkederne har undergået siden begyndelsen af 90'erne. For eksempel bør man nøje overveje om der faktisk er behov for en minimum omdeling på 5 dage i hele EU. Tilsvarende må det være til-





strækkeligt, at man fastsætter krav til befordringshastigheden, hvorfor krav til uddelingsfrekvensen er overflødige. Endelig er det CityMail Denmark's standpunkt, at fastsættelsen af enhedstakster indskrænkes til kun at omfatte enkeltforsendelser.

Hvad angår finansieringen af befordringspligten bør det nøje undersøges, hvorvidt der overhovedet består et behov for at finansiere udbuddet af tjenester under befordringspligten på anden måde end gennem almene markedsmekanismer. Den svenske regering har foretaget undersøgelser heraf, og har konkluderet at en befordringspligt baseret på EU's standarder i sig selv generer tilstrækkelig indkomst for en operatør (Ds 1997:58), og at anden form for finansiering og subsidiering er unødvendig. Den i direktivforslaget omtalte løsning, hvorefter alle postoperatører skal bidrage til at finansiere nettoomkostningerne forbundet med befordringspligten vil derfor næppe være aktuel for Danmarks vedkommende, da Danmarks infrastruktur og geografi må anses at give en postoperatør mere fordelagtige betingelser end tilfældet er i Sverige. En eventuel subsidiering af befordringspligten bør dog under ingen omstændigheder omfatte ydelser, som en postoperatør i alle tilfælde ville vælge at udbyde som en del af vedkommende operatørs basale forretningsmodel.

En eventuel finansiering af nettoomkostningerne i Danmark forbundet med services udover EU's minimums standarder bør ikke på nogen måde belaste andre operatører, som ikke tager del i den befordringspligtige servicering. Løsninger, hvor der pålægges de postbefordrende virksomheder en pligt til i fællesskab at finansiere nettoomkostningerne forbundet med befordringspligten – uanset dens omfang – vil ikke føre til et mere konkurrencedygtigt og effektivt marked.

I det omfang der kan påvises et behov for afdække en nettoomkostning gennem en fondsetablering eller lignende tiltag, er det CityMail Danmarks vurdering, at sådanne løsninger altid forinden bør forelægges Kommissionen, for at sikre at fremgangsmåden ikke har en konkurrencedæmpende effekt.

Med hensyn til de enkelte operatørers adgang til postal infrastruktur er det opfattelsen hos CityMail Denmark, at myndighederne i den enkelte medlemsstat må have en pligt til at sikre, at der skabes adgang til disse faciliteter. En effektiv, ligeværdig og kostbaseret adgang til faciliteter som postnummerbaser, postbokse, adresseændringer etc. er en absolut forudsætning for at der kan skabes et dynamisk, konkurrencedygtigt og effektivt postmarked i EU. Det bør ikke være op til den enkelte medlemsstat at afgøre, hvorvidt der skal være adgang til disse faciliteter.

Endelig er det glædeligt at konstatere, at man fra Kommissionens side ønsker at sikre indførelsen af effektive og gennemskuelige regnskabssystemer og regler for de befordringspligtige virksomheder. Det er væsentligt at sådanne regn-



skabssystemer er gennemskuelige for at forhindre at den befordringspligtige virksomhed misbruger sin dominerende stilling.

**Dansk Handel og Service – Industri (HTSI)** hilser Kommissionens forslag om liberalisering af postmarkedet den 1. januar 2009 velkomment.

De finder det afgørende for leverancen af prisbillig post af høj kvalitet, at markedet konkurrenceudsættes. Erfaringerne fra blandt andet Sverige, der har et liberaliseret postmarked, viser tydeligt, at dette er til gavn for både forbrugere og virksomheder.

Det fremgår af forslaget, at Kommissionen søger at finde en balance mellem sikring af, at alle EU-borgere har en regelmæssig leverance af postforsendelser og at skabe en basis for fri konkurrence.

Det er HTSIs opfattelse, at Kommissionen særligt i artikel 7, stk. 3 samt artikel 9, stk. 2, 1. i for høj grad giver adgang til etablering af nationale særordninger for sikring af stabile posttjenester. Et liberaliseret marked etableret i overensstemmelse med de i direktivforslaget angivne rammer vil få en så forskelligartet gennemførelse i de enkelte lande, at markedsadgangen for internationale postvirksomheder i alvorlig grad hæmmes, idet disse risikerer at skulle etablere et særligt system i hvert enkelt land. Dermed mister disse virksomheder en lang række stordriftsfordele og bliver mindre effektive, hvilket er skadeligt for både borgere og erhvervsliv.

HTSI anerkender Kommissionens tydelige intention om at skabe transparens for de støtteordninger med videre, der kan etableres til sikring af, at befordringspligten opfyldes. Samtidig finder de dog, at man i højere grad bør indføre EU-regulering af de nærmere betingelser for opsplitting af de aktiviteter i en postvirksomhed, der er omfattet af offentlig støtte under én eller anden form og de ydelser, der tilbydes på et konkurrenceudsat marked. Dette vil igen medføre et mere ensartet marked over landegrænserne, hvilket vil styrke den internationale konkurrence.

HTSI kan på den baggrund anbefale, at den danske holdning til direktivforslaget bliver positiv, men at man i det videre arbejde fokuserer på at etablere en ordening, der i højere grad muliggør international konkurrence på området baseret på ensartede, sammenlignelige og gennemsigtige gennemførelsesforanstaltninger på nationalt niveau.

**Handel, Transport og Service - Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen (HTS-A)** går ind for en fuld liberalisering af markedet for posttjenester. Det er afgørende, at EU og medlemslandene lægger de nødvendige kræfter i at fuldende etableringen af et indre marked for posttjenester – og ikke mindst sikrer en gennemsigtig, fri og lige konkurrence mellem alle aktører på postmarkedet.



HTS-A ønsker på nuværende tidspunkt at koncentrere bemærkningerne om særligt to spørgsmål:

### *1. Fremtiden for beforderingspligten*

HTS-A mener, at det bør analyseres nærmere, om der også i fremtiden er grundlag for at opretholde beforderingspligten. Dette skal ikke mindst ses i lyset af postmarkedets udvikling og de stadigt flere aktører på postmarkedet.

Hvis der – på grundlag af analysearbejdet – træffes beslutning om fortsat at opretholde beforderingspligten, bør der åbnes op for, at alle aktører på postmarkedet kan byde ind på beforderingspligten.

HTS-A mener, at grundlaget for en fri og lige adgang for alle markedsaktører til at byde ind på beforderingspligten skal være forankret i det eksisterende fælles regelsæt for posttjenester.

Det er derfor af afgørende betydning, at spørgsmålet om beforderingspligten og de fremtidige perspektiver for at opretholde beforderingspligten afklares hurtigst muligt – og ikke mindst at rammerne for en fri og lige adgang for alle aktører til at byde ind på beforderingspligten også reguleres i det foreliggende ændringsforslag fra Kommissionen.

### *2. Moms på postydelser*

Aktørerne på postmarkedet er i dag undergivet forskellige vilkår, når det gælder moms på postydelser. Postmarkedet er under fortsat liberalisering, og postydelser er ikke længere en service, som alene leveres fra statsejede monopoler. Det er således alt andet end udtryk for frie og lige konkurrencevilkår, at Post Danmark A/S – i modsætning til andre aktører på det danske postmarked – i dag er fritaget for moms på postydelser, der er omfattet af beforderingspligten.

Også Kommissionen er opmærksom på problemstillingen og overvejer for øjeblikket muligheder og konsekvenser af fælles regler for moms på samtlige postydelser.

HTS-A skal hermed opfordre medlemslandene og EU til at opstille en klar og fælles målsætning om, at problemstillingen om forskelsbehandling af aktører, når det gælder om moms på postydelser, finder sin afklaring hurtigst muligt og under alle omstændigheder inden den fulde liberalisering af postmarkedet træder i kraft fra 2009.

HTS-A ser en løsning af spørgsmålet om moms på postydelser som afgørende for opfyldelse af succeskriteriet om at skabe et indre marked for posttjenester med en gennemsigtig, fri og lige adgang for alle aktører.



**Danske Dagblades Forening** ser en effektiv og billig distribution som en reel nødvendighed for overhovedet at kunne udgive dagblade herhjemme.

Branchen hilser derfor alle tiltag velkomne, der kan skabe øget konkurrence på distributionsmarkedet med faldende priser og bedre service til følge.

Det har altid fra politisk hold været et ønske, at tilgængeligheden af danske dagblade skal være høj og uanset, hvor i landet man bor, skal det være muligt at kunne modtage ikke én, men alle de aviser, man ønsker.

Det er derfor ikke nok alene at se på de konkurrencemæssige forbedringer, der kan ske i kølvandet på en liberalisering af den danske postbefordring, det er også nødvendigt at forhindre, at dele af landet vil få en ringere service og/eller et højere prisniveau.

Under den nuværende ordning koster omdeling af breve og aviser det samme, uanset hvor i landet det sker. Den ens pris opretholdes gennem Post Danmarks befordringspligt og de urbane områder betaler således til, at tyndt befolkede egne/landsbysamfund kan modtage post til den samme takst, som er gældende i byer.

Hvis liberaliseringen af posttjenesterne resulterer i en fri prissætning, vil der blive en voldsom forskel på priserne for at modtage post i byerne henholdsvis på landet. En fri prissætning vil således øge konkurrencen i byområderne, mens den fri prissætning vil resultere i en prisdiskriminering af tyndere beboede egne og modvirke de tiltag, der ellers sættes i værk for at bevare liv og arbejdspladser på landet og i landsbyerne. Danske Dagblades Forening vil derfor opfordre til, at der opretholdes en lige prissætning mellem land og by.

Der har tidligere fra Post Danmarks side været rejst ønske om at sænke omdelingsfrekvensen i tyndere beboede områder og undlade at omdele post på alle hverdage. Hvis postomdelingsfrekvensen bliver lavere på landet og i tyndt bebyggede områder, vil borgerne dér opleve en geografisk diskrimination, og deres mulighed for at kommunikere vil sammenlignet med 'byboere' være ringere.

For de danske dagblade er de eksisterende servicemål for Post Danmark ikke optimale, da mange husstande oplever at få posten så sent, at de allerede er taget på arbejde, men morgenaviser bliver trods alt stadig leveret samme dag.

Hvis omdelingsfrekvensen sænkes til færre dage end ugens hverdage, vil efterspørgslen efter dagblade naturligt falde, da de færreste ønsker at købe daggamle aviser, endsiges modtage to på én gang. Det vil ikke kun berøre dagbladene, men i høj grad også lokalsamfundene, da formidling af lokale nyheder og debat i høj grad sker gennem aviserne.



Som nævnt indledningsvis hilser de danske dagblade alle tiltag der øger konkurrencen inden for distribution velkommen. De mener dog samtidigt, at en øgning af konkurrencen ikke må ske på bekostning af landsbyerne og de tyndt befolkede egne. Det er derfor i alles interesse, at det kommende liberaliseringsarbejde bliver til glæde for alle og ikke blot sker på bekostning af nogen, for eksempel landsbefolkningen.

**Fagligt Fælles Forbund (Industrigruppen 3 F)** anfører, at man i forbindelse med de tidligere gennemførte høringer om direktiv 97/67 og tillægsdirektiv 2002/39/EF har taget afstand fra en fuld åbning af det indre marked for posttjenester, idet 3F finder, at en sådan åbning vil skade mulighederne for at finansiere den universelle service og føre til forringelse af dennes omfang og kvalitet.

Kommissionen foreslår nu en fuld åbning af posttjenesterne til trods for, at der ikke er gennemført fyldestgørende studier af, hvilke konsekvenser en fuld liberalisering vil have for den universelle service i de enkelte medlemsstater.

I stedet for at foreslå nye fælleseuropæiske bestemmelser for, hvordan den universelle service fremover skal finansieres, overlader Kommissionen det til den enkelte medlemsstat at træffe beslutning om, hvorvidt der skal ydes tilskud til finansiering af den universelle service, omfanget og formen heraf, om der skal ske finansiering via en såkaldt fondsmodel eller, om der i evt. i stedet skal anvendes en procedure for udstedelse af autorisation betinget af f.eks. universel serviceforpligtelse.

3 F mener, at frem for at bidrage til en harmonisering af vilkårene i postsektoren – som var en af begrundelserne for gennemførelse af det oprindelige postdirektiv – fører Kommissionens forslag til, at vilkårene for adgang til de enkelte nationale markeder gøres fuldstændigt uigennemskuelige.

Kommissionens forslag bidrager efter 3 F's opfattelse ikke til etableringen af et indre marked for posttjenesterne. Reguleringen af de nationale markeder må forudses yderligere differentieret. Samtidig afviger den universelle serviceforpligtelse ikke fra de forpligtelser, der allerede følger af UPU-konventionen og alle hidtidige erfaringer med de foreslåede modeller til finansiering af den universelle forpligtelse har været negative.

Forslaget bidrager således alene til en afvikling af brevmonopolet, uden der anvises tilfredsstillende alternative finansieringsformer eller garantier for videreførelsen af en universel service af høj kvalitet og til overkommelige priser. Og forslaget indebærer samtidig en begrænsning af muligheden for – som det ellers har været princippet siden postvæsnernes fødsel – at operere med enhedstakster, idet disse vil virke konkurrenceforstyrrende.



Forslaget bygger på den antagelse, at markedet i vidt omfang selv vil være i stand til at sikre den universelle service. Alle hidtidige erfaringer viser det modsatte. Der er ifølge 3 F ikke nogen kommerciel interesse for at yde universel service – tværtimod viser undersøgelser blandt potentielle konkurrerende operatører, at der alene er kommercielt grundlag for at konkurrere på udvalgte delmarkeder. Erfaringer fra f.eks. Sverige har vist, at det er meget svært at opnå en fornuftig økonomisk balance, selv på afgrænsede delmarkeder, og de konkurrerende udbydere har da også gennem år opereret med underskud, som har måttet finansieres af ejerne – i det svenske eksempel af de britiske og efterfølgende de norske postkunder.

3F anfører, at Kommissionen da også erkender, at den reelle konkurrence har trange kår og har derfor i artikel 11a indarbejdet bestemmelser om "open access/down stream access" til de postale produktionssystemer. Forslaget virker ude af proportion, er stærkt konkurrenceforvridende og vil medvirke til at øge presset på den universelle service.

Efter 3F's opfattelse forekommer det ganske enkelt ikke logisk på den ene side, at ville liberalisere det postale marked, mens man på den anden side foreslår særlige bestemmelser om adgang til konkurrerende produktionssystemer i et omfang, der ligger ud over de generelle konkurrencebestemmelser. Eventuelle konkurrenters adgang til de postale produktionssystemer må naturligvis baseres på rent kommercielle vilkår.

3F finder, at opretholdelsen af et brevmonopol af en passende størrelse, fortsat er den bedste metode til at garantere universelle tjenester af høj kvalitet og til overkommelige priser.

**Konkurrencestyrelsen** finder det positivt, at tidsfristen for den fulde liberalisering senest 1. januar 2009 hermed bekræftes, og at forslagene til de overordnede rammer for et liberaliseret postmarked skitseres.

På den ene side er det en forbedring, at medlemsstaterne får forskellige valgmuligheder med hensyn til at vælge de mest passende midler for at sikre opretholdelse af en befordringspligt. På den anden side, er det også af stor betydning, at det sikres, at de forskellige reguleringsmodeller ikke skaber så store forskelle mellem medlemsstaterne, at det hindrer udviklingen af grænseoverskridende posttjenester og hæmmer postvirksomheders udvikling. For at undgå at en sådan situation udvikler sig, kunne direktivet tillægge Kommissionen en mere overordnet kontrolfunktion, hvorved Kommissionen tillægges en veto, der kan anvendes, hvis reguleringen i medlemsland ud fra en samlet betragtning udvikler sig, så direktivets målsætning om udvikling af et indre marked for posttjenester bringes i fare.

Forslaget stiller krav til medlemsstaterne om, at de vurderer, om der i en liberaliseret postsektor kan identificeres en række postinfrastrukturer eller -



tjenester, som den befordringspligtige virksomhed udbyder, der bør gøres tilgængelige for andre operatører, som udbyder tilsvarende tjenester. Det drejer sig fx om adgang til hhv.: postnummer system, adressedatabase, postbokse, postkasser, oplysninger om adresseændringer og returservice.

I direktivforslaget begrænses dette krav til medlemsstaterne til, at de alene skal træffe en informeret beslutning om behovet for og udstrækningen af en sådan regulering. Efter Konkurrencestyrelsens vurdering bør det drøftes, om man på EU-plan skulle overveje modeller for tredjeparts adgang til den befordringspligtige virksomheds postbokse, adressedatabase mv. Det skyldes, at det udover eneretten i høj grad er problemer med adgang til ovennævnte infrastrukturer/tjenester, som fra konkurrenternes side hævdes at hindre deres adgang til markedet.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.**

Statsfinansielle konsekvenser vil afhænge af, hvordan man i Danmark vælger at implementere direktivet med hensyn til finansiering af befordringspligten.

Det forventes, at en fuldstændig markedsåbning vil medføre, at postmarkederne vil ekspandere generelt, og at det vil blive lettere for posten at integrere sig og konkurrere med alternative metoder til kommunikation og transport. Dette forventes at bidrage til, at beskæftigelsen hos de befordringspligtige virksomheder kan opretholdes og til, at der lettere kan opstå nye arbejdspladser hos andre operatører og nyttilkommende aktører på postmarkedet.

Forslaget øger forbrugerbeskyttelsen, idet brugernes adgang til at klage over postservicen også skal omfatte andre end de befordringspligtige postvirksomheder. Samtidig styrker forslaget de relevante myndighedsorganers rolle i de enkelte lande, idet forslaget bl.a. kræver samarbejde mellem de nationale forvaltningsmyndigheder og forbrugerbeskyttelsesorganerne.

#### **5. Nærhedsprincippet**

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet, fremgår det af Kommissionens forklarende memorandum, at målet med forslaget er at tilvejebringe et indre marked for posttjenester ved afskaffelse af de befordringspligtige postvirksomheders eneret, herunder afskaffelse af eksklusive rettigheder som findes i sektoren. Forslaget sikrer universel postservice til rimelige priser til alle brugere i fællesskabet og fastsætter harmoniserede principper for regulering af den postale service i et åbent marked.

Disse mål kan ikke tilstrækkeligt effektivt gennemføres af medlemslandene alene. De meste slående eksempler er bl.a., at et antal medlemslande har opretholdt postmonopoler af varierende størrelse til sikring af den universelle ser-



vice, medens andre medlemslande helt eller delvist har afskaffet monopolerne eller har faste planer for at afskaffe disse inden 2009. Målene kan på grund af omfanget og virkningerne af det foreslåede direktiv bedre opnås på fællesskabsniveau, hvorfor fællesskabet kan vedtage regler i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt. Borgernes og virksomhedernes daglige forsyning med post er såvel et nationalt som et internationalt anliggende, hvorfor fælles regler er en hensigtsmæssig måde at varetage forsyningspligten (befordringspligten) på. Regeringen finder endvidere, at fælles regler på området skaber gennemsigtighed og i øvrigt gør det indre marked mere sammenhængende og fremmer konkurrencen blandt postvirksomhederne i fællesskabet.

## **6. Regeringens generelle foreløbige holdning**

Regeringen er generelt positiv over for en fortsat liberalisering af postmarkedet under hensyntagen til forsyningssikkerheden.

Generelt finder regeringen det tilfredsstillende, at det nugældende direktivs minimumskrav til befordringspligten fastholdes og at der fortsat er mulighed for at bl.a. breve kan befordres til landsdækkende enhedstakster.

Regeringen har i forbindelse med drøftelsen af strategien for Danmark i den globale økonomi "Fremgang, fornyelse og tryghed" fra april 2006 tilkendegivet, at der – når der på EU niveau var skabt større klarhed om de fremtidige rammebetingelser – ville blive igangsat et analysearbejde med henblik på forslag til beslutningsgrundlag for den fortsatte liberalisering af postmarkedet i Danmark. Dette analysearbejde vil nu blive igangsat.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Et mindre antal medlemslande stiller sig overvejende positivt til forslaget, mens et andet mindre antal er mere skeptiske. Adskillige medlemslande har endnu ikke tilkendegivet deres position. De fleste lande havde dog undersøgelsesforbeholdsærligt i forhold til finansieringen af befordringspligten.

## **8. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Forslaget er ikke tidligere forelagt for Europaudvalget.





## Dagsordenspunkt 5: Galileo

*Delvist nyt notat*

*Resumé:*

*På Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 11-12. december 2006 er det hensigten, at Rådet under dagsordenspunktet om Galileo skal behandle ovenstående 3 underemner. Alle tre underpunkter er til Rådets information.*

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

#### ***Forhandlingerne om koncessionskontrakt***

Fra Galileo-programmets start har det været Rådets ønske, at projektet skulle gennemføres i et offentligt/privat partnerskab. Tildeling af en koncession forekom senere at være den bedst egnede løsning til de særlige aspekter ved programmet. Den består i at give et privat foretagende eneret til brug af infrastrukturen over en 20-årig periode til gengæld for, at foretagendet påtager sig at afholde mindst to tredjedele af omkostningerne til etablering af infrastrukturen.

Galileo-fællesforetagendet har til opgave at forvalte programmets udviklingsfase og gennemføre proceduren for udvælgelse af den fremtidige koncessionshaver. Infrastrukturen forbliver i offentligt eje.

Tilsynsmyndigheden undertegner koncessionsaftalen og vil være den koncessionsgivende myndighed.

Forhandlingerne med et konsortium bestående af otte partnere (Aena, Alcatel, EADS, Finmeccanica, Hispasat, Inmarsat, Thales og TeleOp) blev indledt efter indlevering af et konsolideret bud den 20. juni og den 21. oktober 2005.

En første forhandlingsrunde mundede den 17. februar 2006 ud i indgåelsen af en aftale om de principper, der skal overholdes under procedurens forløb.

Processen følger en metode, hvorefter spørgsmålene om risikodeling og de øvrige principielle spørgsmål behandles inden beslutningstagning og indgåelse af de finansielle forpligtelser. I overensstemmelse med principperne for et offentligt/privat partnerskab forløber forhandlingerne i etaper under evaluering af, hvilken part – den private sektor eller den offentlige sektor – der er i den bedste position til at påtage sig hver af de identificerede risici.

Der er fastlagt ni grupper af risici: budgetoverskridelser, gennemførelse, ydeevne, udformning, indtægter og markeder, etablering og ibrugtagning, dækning af projektrisici, erstatning i tilfælde af opsigelse og refinansiering. Forhandlingerne er allerede godt fremskredne inden for syv af de ni fastlagte områder. Der



er stadig uoverensstemmelser vedrørende primært risikodelingen i forbindelse med systemets udformning og i forbindelse med de kommercielle indtægter og markedsudviklingen.

Inden udgangen af 2006 vil man lægge sig fast på prognoserne for indtægter og udgifter og den offentlige sektors bidrag. Endvidere vil finansieringsplanen blive konsolideret, og de vigtigste kontraktklausuler vil blive udarbejdet. Derefter vil statusredegørelsen blive certificeret ("due diligence"), og kontrakten og finansieringsplanen vil blive færdiggjort. Til slut vil den finansielle afslutning og undertegnelsen af koncessionsaftalen finde sted.

Kommissionen forventer, at man vil kende de vigtigste resultater af forhandlingerne i september 2007.

Kommissionen forelægger derefter en sammenfattende rapport for Rådet og Europa-Parlamentet, hvori der redegøres for risikodelingen mellem den private og den offentlige sektor og for fordelingen af de vigtigste rettigheder og forpligtelser mellem de to sektorer.

Rådet og Europa-Parlamentet vil derefter få forelagt konklusioner udarbejdet af Kommissionen, inden tilsynsmyndigheden undertegner koncessionsaftalen.

### **(muligv.)Relationer med 3.-lande**

Det internationale samarbejde er et vigtigt element i Galileo-programmet, hvis konstellation med tredive satellitter lægger op til en global anvendelse.

Der er indgået samarbejdsaftaler med Kina den 30. oktober 2003 og med Israel den 13. juli 2004. Tilsvarende aftaler er blevet undertegnet med Ukraine den 3. juni 2005, med Indien den 7. september 2005, med Marokko den 8. november 2005 og med Sydkorea den 12. januar 2006. Andre aftaler er under forberedelse med Norge og Argentina på grundlag af mandater, der blev vedtaget af Rådet den 18. juli 2005. Således skal en aftale med Norge drøftes den 23. november mellem medlemslande, Kommissionen og Norge.

Der er drøftelser i gang med Schweiz, Canada, Australien, Saudi-Arabien og Brasilien. Rusland har for nylig bekræftet sin interesse i at videreføre drøftelserne med Den Europæiske Union.

Desuden er det fastsat i den aftale, der blev indgået med USA den 26. juni 2004, at der skal være fuld interoperabilitet mellem det europæiske og det amerikanske system. Det arbejde, der for øjeblikket udføres inden for rammerne af denne aftale, fokuserer på at optimere signalerne. Derved øges ydeevnen i de to systemer, Galileo og GPS, der tilbydes brugerne.



Det er nødvendigt at afgrænse rækkevidden af og vilkårene for samarbejdet med tredjelande i de fremtidige etaper af Galileo-programmet, herunder også på institutionelt plan og under hensyntagen til de forpligtelser, der knytter sig til intellektuelle ejendomsrettigheder og beskyttelsen af teknologier med dobbelt anvendelse.

### **(muligv.) Grøn bog om Galileo-applikationer**

Ifølge Kommissionen skulle grøn bogen kunne vedtages på kommissærernes møde den 6. december 2006.

#### **2. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser**

Galileo-punkterne på Rådsmødet vedrører ikke retsakter, og vedrører derfor ikke gældende dansk lovgivning.

#### **3. Høring**

Det er regeringens vurdering, at det ikke har været relevant at foretage høring i relation ovenstående tre punkter.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.**

Galileo-dagsordenspunkterne medfører ikke statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige eller miljømæssige konsekvenser.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant

#### **6. Regeringen generelle holdning**

##### Kontraktforhandlingerne om koncessionsaftalen

Der er alene tale om, at Kommissionen på Rådsmødet afrapporterer fra forhandlingerne, hvorfor dansk holdning på dette stadi er irrelevant.

##### Relationer med tredjelande

Danmark ønsker hurtigst muligt klare regler for tredjelandes deltagelse i Galileo-samarbejdet.

##### Grøn bog om Galileo-applikationer



Danmark ser frem til, at Kommissionen fremlægger sin grønbog om Galileo-applikationer.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

### Kontraktforhandlingerne om koncessionsaftalen

Medlemslandene er ikke direkte involveret i fællesforetagendet Galileos forhandlinger med den kommende koncessionshaver. Den seneste oplysning er, at forhandlingerne forventes afsluttet i september 2007.

### Relationer med tredjelande

Kommissionen oplyst, at et bebudet forslag til horisontalt mandat til at forhandle med 3. lande om samarbejde i Galileo Tilsynsorganet vil fremkomme inden december rådsmødet.

## **8. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Galileo-projektet har gennem årene været forelagt for Folketingets Europaudvalg mange gange.

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, 3. marts 2004, 4. juni 2004, 1. oktober 2004 og 15. april 2005, den 2. december 2005, den 24. marts, 2. juni 2006, 6. oktober 2006 og 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, den 1. marts 2002 og den 3. december 2004. 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.



## **Dagsordenspunkt 6: Godslogistik i Europa – nøglen til bæredygtig mobilitet (KOM(2006)336).**

*Revideret notat*

### *Resumé*

*Kommissionens meddelelse beskriver de logistiske udfordringer Europa står overfor i dag. Væksten i transportsektoren medfører en stigende belastning af infrastrukturen og miljøet, og Kommissionen ønsker i den forbindelse at skabe intelligente løsninger. Der foreslås bl.a. at der nedsættes en arbejdsgruppe, der skal komme med løsningsforslag i forhold til flaskehalse i Europa samt at brugen af forskellige transportformer i en enkelt transportkæde forstærkes.*

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

Kommissionen har i sin midtvejsevaluering af 28. juni 2006 (KOM(2006)314) af hvidbogen fra 2001 om Fællesskabets transportpolitik fremhævet behovet for bedre logistiske løsninger i Europa, hvis man skal sikre bæredygtig mobilitet og undgå store infrastrukturproblemer i fremtiden.

Kommissionen har oversendt en meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om Godslogistik i Europa – nøglen til bæredygtig mobilitet (KOM(2006)336). I meddelelsen beskrives de logistiske udfordringer, Europa står overfor i fremtiden. Et hovedelement i Kommissionens meddelelse er, at det anføres, at der i takt med den stigende vækst i godstransporten er sket en stigende belastning af infrastrukturen med bilkøer, færdselsulykker og forurening til følge.

Kommissionen er af den opfattelse, at problemer knyttet til Europas transportsystem kan optimeres ved hjælp af avancerede logistikløsninger, der bl.a. kan øge effektiviteten af forskellige transportformer og kombinationer heraf. Det vil resultere i, at færre transportenheder såsom motorkøretøjer, jernbanevogne og fartøjer skal transportere mere gods. Miljøpåvirkningen reduceres i takt hermed. Jernbaner og indre vandveje skal moderniseres. Fragtflyvning skal integreres bedre i systemet. Den positive udvikling i søtransport over korte afstande skal forstærkes. Den oceangående søtransport og dens forbindelser på land skal styrkes.

Logistik får stigende betydning i den globaliserede verden og konkurrence fra USA og Fjernøsten er ved at blive en betydende faktor, som kan få følger for knudepunkter (havne og lufthavne) og infrastrukturkapacitet. Kommissionen foreslår derfor, at der sikres en fortsat markeds- og forretningsintegration via europæisk samarbejde med andre store logistikcentre i verden.

Kommissionen gennemførte i februar 2006 en høring om intermodal logistik, og resultatet viste, at der overordnet er interesse for at oprette europæiske rammer for løsning af godslogistikens problemer.



På baggrund af dette nævner Kommissionen følgende mulige indsatsområder:

Kommissionen ønsker at identificere og løse de flaskehalsproblemer, der i stigende grad forhindrer en hurtig udvikling af godstransportlogistikken i Europa. Kommissionen ønsker i den forbindelse at etablere en række grupper bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne og godslogistikerhvervet med henblik på at dele knowhow og stimulere udviklingen af politik på området.

Inden for informations- og kommunikationsteknologi er det afgørende, at nationale systemer som f.eks. intelligente transportsystemer udvikles på baggrund af fælles standarder, således at systemerne ikke udgør en teknisk handelshindring for europæiske operatører.

Der bør fokuseres mere på uddannelse og livslang læring inden for logistikområdet, og der arbejdes på et udspil om gensidig anerkendelse og certificering af godstransportlogistikere.

Den nuværende brug af infrastrukturen skal optimeres med effektive og bæredygtige logistikløsninger. Kommissionen ønsker bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur og foreslår i den forbindelse bl.a., at unødvendig tomkørsel reduceres samt at lasteevnen for f.eks. lastbiler udnyttes fuldstændig.

En bedre anerkendelse af kvalitet på tværs af grænserne i EU vil skabe større ensartethed i vurderingen af logistiske resultater. Kommissionen foreslår i den sammenhæng at indføre en mærkning af de bedste logistiske resultater i branchen, hvor der bl.a. tages højde for miljøstandarder og effektivitet. I samme øjemed arbejdes der på en handlingsplan, som opmuntrer til indretning af et godsorienteret jernbanenet, der giver mulighed for særlige godstransportkorridorer. Sådanne korridorer vil ifølge Kommissionen hjælpe til at opnå betydelig bedre pålidelighed, et højere præstationsniveau og en bedre konkurrenceevne inden for international jernbanegodstransport.

Inden for søtransport kan godslogistikken forbedres ved en bedre koordinering mellem de nationale toldmyndigheder. Kommissionens forslag om papirløst miljø for told og handel er her en mulig løsning.

Brugen af forskellige transportformer i en enkelt transportkæde bør forstærkes. Med udgangspunkt i de gode erfaringer fra Shortsea Promotion Centre skal de multimodale kæder udbygges til også at omfatte logistikløsninger for transportkæder på land. I den forbindelse er det også afgørende, at der skabes ensartede ansvars- og erstatningsforpligtigelser for de forskellige transportformer.

Kommissionen ønsker, at ovenstående tiltag skal munde ud i en handlingsplan for godstransportlogistik i 2007.

Europaparlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.



## 2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

## 3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist 28. august 2006:

Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark/Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri, Danmarks Reederiforening, FDM, Bilimportørerne, Landsorganisationen i Danmark og Fagforbundet 3 F.

Af høringsvarene fremgår følgende:

**Landbrugsrådet** tilråder, at Kommissionen arbejder videre med de emner, hvor Kommissionen har en afgørende rolle, men spiller en mere tilbagetrukket rolle på områder, hvor der reelt er markedets aktører, som afgør udviklingen.

Landbrugsrådet knytter endvidere følgende kommentarer til meddelelsen:

Kommissionen hævder, at informations- og kommunikationsteknologi skal bringes i øget anvendelse, f.eks. i form af elektroniske dokumenter, sporing af gods m.v. gennem Galileo-systemet. Dette støttes fuldt ud, såfremt også de private logistik- og leveringsdokumenter, der er knyttet til varehandlen, får mulighed for at benytte denne teknologi. Det er dog i denne sammenhæng vigtigt, at det ikke bliver laveste fællesnævner, som bliver standard. Det er, ifølge Landbrugsrådet væsentligt for dansk fødevarereksport, at man kan benytte sig af topmoderne elektroniske systemer. Kommissionen ønsker at nedsætte aktørbaserede fokusgrupper, som skal identificere "flaskehalse" af forskellig art for logistikken. Landbrugsrådet støtter som udgangspunkt denne idé, men fastslår samtidig, at den skal begrænses til de områder, hvor der kan skabes dynamik i processen ved at belyse aktuelle behov, som Kommissionen reelt kan påvirke.

Kommissionen nævner behovet for uddannelse og gensidig anerkendelse af uddannelse/certificering mellem landene. Landbrugsrådet mener, at der er tale om et godt initiativ, som kan bidrage til at tiltrække, fastholde og udnytte arbejdskraftressourcer i EU.



Kommissionen foreslår et ”Logistik excellence” –mærke og + benchmark af logistikoperatører i Europa. Landbrugsrådet støtter dette tiltag, men mener dog, at et sådant mærke bør være et privat initiativ.

Landbrugsrådet støtter, at Kommissionen går i gang med at lave en ordning for modulvogntog i EU.

Etablering af multimodale terminaler i tilknytning til det europæiske transportnet bør, ifølge Landbrugsrådet, foregå i et samarbejde mellem private og offentlige aktører.

**Danmarks Rederiforening** værdsætter, at Kommissionen har fokus på at optimere hele transportkæden. Til orientering vedlægger de en kommentar vedrørende logistikhøringen fra den europæiske rederiforening, som de kan tilslutte sig. Af høringssvaret fremgår bl.a.:

- Udviklingen af intermodal logistik og vurderingen af kvaliteten i sektoren bør overlades til markeds kræfterne.
- Intermodal transport i Europa skal være international i sin karakter, og det skal derfor undgås, at EU opsætter et sæt rammebetingelser i Europa, som ikke er i overensstemmelse med de internationale standarder
- Der bør fokuseres på udviklingen af den generelle infrastruktur og i særdeleshed på udviklingen af havne (f.eks. ved liberalisering).

Herudover fremhæver Rederiforeningen følgende:

- EU bør afholde sig fra at udforme regionale ansvarsregler og transportdokumenter. EUs transportsystem er integreret i den globale transportkæde, og derfor bør internationale løsninger søges og respekteres.
- Det må sikres, at 45-fods containere fortsat kan benyttes.
- Havne og tilknyttede infrastruktur bør udbygges og fortsat effektiviseres.
- Et politisk/administrativt fastsat ”quality label” vil ikke være gavnligt og alene føre til øget bureaukrati.

**DSB** bemærker, at de som bekendt ikke opererer som godsoperatør, men at området alligevel har betydning for DSB, idet den eksisterende infrastruktur overvejende anvendes til både gods- og passagertrafik.

Kommissionens meddelelse fokuserer bl.a. på identifikation og løsning af flaskehalsproblemer, hvoraf mange vedrører omlastningsfaciliteter og godsterminaler. En række flaskehalse vedrører imidlertid selve skinnenettet – incl. signalanlæg mv. – og giver anledning til såvel kapacitetsmangel som kvalitetsbrist i forhold til markedets krav og forventninger. Ved afhjælpning af disse problemer vil det, ifølge DSB, være vigtigt at tilgodese både gods- og persontrafikkens





vilkår, således at der konstrueres løsninger, der kan udnyttes af begge transportformer til betydelige produktforbedringer.

På europæisk plan arbejdes der som bekendt med planer om et jernbanenet med præference for godstrafikken, især for at overkomme kapacitetsproblemerne i de centrale områder og omkring de største byer. Det vil naturligvis være afgørende, at dette lovende arbejde ikke medfører klart negative konsekvenser for persontrafikken, f.eks. ved indførelse af ufleksible prioriteringsregler uden hensyn til nationale og regionale forhold.

Afslutningsvis bemærker DSB, at den enkle målsætning om at forøge godstogernes maksimale hastighed ikke blot vil medføre et mere attraktivt produkt for godskunderne, men samtidig give mulighed for en bedre kapacitetsudnyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Den faktisk opnåelige kapacitet afhænger kraftigt af forskellene mellem de enkelte togs hastigheder, acceleration, standsningsmønstre mv., således at mere ensartet strækningshastighed mellem de enkelte togtyper alt andet lige vil kunne forbedre den faktiske kapacitet og den heraf afledte regularitet.

**Danmarks Statistik** noterer, at Kommissionen angiver behov for statistik vedrørende transportlogistik, dels til belysning af intermodaltransport (transportkæder), dels i form af indikatorer til belysning af udviklingen over tid. Danmarks Statistik opfordrer til, at DG TREN i samarbejde med EUROSTAT og de nationale statistikmyndigheder analyserer mulighederne for etablering af en fælles europæisk statistik om intermodal transport. Endvidere bør EUROSTAT inddrages i arbejdet med udvikling af relevante indikatorer.

**DTL, ITD, HTS og Danske Speditører** hilser Kommissionens initiativ velkommen og påpeger, at logistikpolitik er et vigtigt instrument i den fælles transportpolitik for EU. De finder, at man dermed rykker et skridt videre i udviklingen af den fælles transportpolitik, idet man flytter fokus fra etablering af det Indre Marked til fokus på at få det Indre Marked for transport og logistik til at fungere samt udvikle sig og bidrage til den økonomiske vækst i EU.

De udtrykker dog beklagelse over, at transport- og logistikpolitik fortsat synes at blive behandlet i en snæver sammenhæng uden øje for alle de andre politikker, der påvirker erhvervets aktiviteter (miljø, skatter og afgifter, arbejdsmarked, regler for fødevarertransporter med videre.).

DTL, ITD, HTS og Danske Speditører understreger betydningen af, at EU træder til på områder, der har klare implikationer for alle operatører, der udfører opgaver i EU. Oplagte eksempler er miljøzoner i byer i EU. Der kan her være argumenter for en harmonisering af visse af vilkårene for at sikre lige konkurrencevilkår for alle operatører i EU.



Vedrørende flaskehalse hilses Kommissionens udspil velkommen, idet man erkender behovet for at få skabt overblik over eksisterende flaskehalse i EU's transport- og logistiksystemer. De understreger dog behovet for, at dette gøres på en åben og fordomsfri måde med en bred tilgang til spørgsmålet om kapacitet generelt. Således bør man foretage en bred vurdering af, hvor der findes kapacitetsbegrænsninger – lovgivning, sikkerhed, sociale forhold, infrastruktur mv. – for at finde de rette løsninger, som samtidig opfylder alle politiske mål. Et eksempel er vægt og dimensioner for køretøjer, hvor lovgivningen klart fastsætter en kapacitetsbegrænsning med henblik på at imødekomme en række andre politiske mål. Imidlertid afspejler lovgivningen i dag ikke den tekniske udvikling med mere sikre køretøjer, mere sikker infrastruktur, miljøforbedringer osv.

En diskussion om flaskehalse bør derfor i første omgang i det mindste definere alt, hvad der bidrager til at fastsætte kapaciteten og derefter afgøre, om dette er hensigtsmæssigt eller om andre tiltag kan gøres for at opnå samme resultater, men med større kapacitet i transportsystemet.

Ifølge DTL, ITD, HTS og Danske Speditører er der utvivlsomt mange gevinster at finde i udvikling og bedre anvendelse af ICT-systemer. Der kan skabes muligheder for bedre kommunikation mellem operatørerne i transportkæden, mellem operatører og myndigheder og en bedre mulighed for myndigheders kontrol af oplysninger. Dette vil alt sammen kunne give effektivitetsgevinster og dermed stille yderligere kapacitet og ressourcer til rådighed.

I den forbindelse er det vigtigt, at initiativer tages for at sikre udviklingen af en "black box", som kan installeres i lastbilens førerkabine og foretage den nødvendige elektroniske kommunikation med flere forskellige systemer (betalingsveje, fragt, oplysninger m.v.). Denne ene boks skulle kunne erstatte alle andre bokse, en førerkabine vil skulle være udstyret med, for at bevæge sig gennem EU.

Uddannelse og forskning er hovedprioriteter for den videre udvikling af transport- og logistikerhvervet. Der er behov for klare retningslinier for gensidig anerkendelse af certifikater/uddannelsesbeviser og for hvilke krav, der stilles, for at en operatør kan levere en ydelse i et andet medlemsland. Kommissionen har en klar opgave i forhold til at løse disse problemstillinger og etablere fælles normer.

Det er nødvendigt, at man intensiverer forskning i logistikløsninger. Det er endvidere afgørende, at forskningen er så erhvervsrettet som muligt og dermed giver erhvervet adgang til at løse konkrete spørgsmål, der relaterer sig til transport og logistik samtidig med at grundforskningen i løsning af trængselsproblemer med videre fortsættes og forstærkes.

De hilser velkommen, at Kommissionen er rede til at anvende ressourcer til at udvikle og samle statistik for transporterhvervet i EU. De eksisterende statistikker giver et mangelfuldt og til tider vildledende indtryk med konsekvenser for politikvalg. Det er imidlertid vigtigt for at forbedre kvaliteten i statistikerne, at virksomhederne ikke omfatter indberetninger som en administrativ byrde.



DTL, ITD, HTS og Danske Speditører finder det ikke konstruktivt, at man til tider synes at hævde, at kapaciteten i lastbiler ikke udnyttes optimalt. Der er ingen grund til at tro, at en operatør ikke vil søge at optimere sin kapacitetsudnyttelse inden for de eksisterende økonomiske, lovgivningsmæssige og praktiske rammer. Kritikken af tomkørsler er et eksempel på en manglende forståelse for realiteterne i erhvervet. Flere transportere vil i sagens natur ikke altid have fuld kapacitetsudnyttelse. De oplagte eksempler er transportere til byggepladser, der typisk modtager mere, end der skal transporteres bort, eller transport af fødevarer (mælk, frost, levende dyr med videre), hvor kravene til køretøjer medfører, at de ikke kan anvendes til enhver anden form for transport og hvor kørselsmønstret er, at transporten starter tom og kun gradvis fyldes. På et mere globalt niveau vil forskelle i handelsstrømmene mellem to lande/regioner i sig selv medføre tomkørsler i en af retningerne.

Kvalitet er af afgørende betydning i transporterhvervet. Det er et af kendetegnene ved markedsbaserede aktiviteter, at de ydelser, der leveres med højeste kvalitet, foretrækkes. En markedsbaseret afvikling af efterspørgsel og udbud, sikrer, at kunderne får den kvalitet, de efterspørger, og man kan derfor sætte spørgsmålstegn ved behovet for tiltag fra myndighederne i relation til kvalitet.

Det skal erkendes, at certificering og standarder har haft betydning for etablering af kriterier for definition af kvalitet, og yderligere kriterier kan indføres gennem de eksisterende certificater/standarder, hvis der er efterspørgsel for det i markedet. Men et system, hvor kriterier for kvalitet fastsættes gennem lovgivning og fordele kun tildeles til certificerede virksomheder, vil blot have som effekt, at kriterierne fastlåses uden nødvendigvis at afspejle markedets behov, og alle operatører vil søge at blive certificeret.

DTL, ITD, HTS og Danske Speditører hilser velkommen, at Kommissionen er rede til at fortsætte sine bestræbelser for at fremme godstransport ad bane. Det er vigtigt, at det erkendes politisk, at der er behov for yderligere fokus på godstransport ad jernbane, hvis man ønsker at jernbanerne reelt skal bidrage til at løfte EU's transportbehov i fremtiden. Et hovedproblem – men politisk vanskeligt – er at definere prioriteten mellem godstrafik og passagertrafik bedre og erkende, at det er et politisk valg. Det er ikke konstruktivt at betragte godstransport, som noget, der er i vejen for passagertransport eller omvendt. Begge dækker behov, der er nødvendige for samfundets økonomiske aktiviteter. På det praktiske niveau synes der at være størst behov for udviklingen af teknisk interoperabilitet og fremme af administrativt samarbejde.

De kan tilslutte sig behovet for at skabe større opmærksomhed og interesse for multimodale kæder. Dette vil i første omgang primært bidrage til at sætte fokus på, hvor der er flaskehalse og andre praktiske problemer, der hindrer en videre udvikling af multimodale kæder.

Det er af afgørende betydning, at man ikke tager som udgangspunkt, at det er en mentalitet hos de forskellige aktører, der hæmmer udviklingen af intermodalitet. Der er ingen grund til at tro, at operatører i transporterhvervet ikke vælger den økonomisk mest rationelle løsning af højeste kvalitet inden for de



givne rammer. Det er derfor disse rammer, der skal tilpasses for at opnå resultater.

DTL, ITD, HTS og Danske Speditører kan tilslutte sig Kommissionens ønske om at skabe større opmærksomhed og interesse for multimodale kæder. Dette vil i første omgang primært bidrage til at sætte fokus på, hvor der er flaskehalse og andre praktiske problemer, der hindrer en videre udvikling af multimodale kæder.

Denne fremme af multimodalitet kan ske på flere måder:

- **Forskning og udvikling.** Det 7. rammeprogram for forskning vil stille midler til rådighed for transport- og logistikforskning. Det er vigtigt, at disse midler anvendes i overensstemmelse med rammeprogrammets overordnede kriterier, det vil sige med fokus på SMV og på forskning, der vil give praktiske løsninger til virksomhederne. Dermed kan forskningen fokusere på, hvorledes man optimerer kommerciel udvikling af transport- og logistikløsninger, infrastruktur (terminaler) og udnyttelse (lager, køretøjer mv.).
- **One-stop shops.** Hvis hensigten med disse one stop shops er at sikre, at transport- og logistikoperationer lettes for administrative byrder i relation til kontakten med myndigheder kan de hilse initiativet velkommen. Det vil dog formentlig være diskriminerende og under alle omstændigheder konkurrenceforvridende, hvis disse lettelser i byrder er betinget af anvendelsen af multimodalitet. Snarere må man have tillid til markedets frie kræfter og tro på, at lettelse af de administrative byrder i sig selv vil fremme innovation.
- **Promotioncentre:** Der synes at være en risiko for etablering af et unødigt netværk, hvis man vil etablere nye centre for intermodalitet. DTL, ITD, HTS og Danske Speditører advarer derfor mod dette. Man kunne eventuelt overveje at udvide de eksisterende centre for nærskibssøfart til at omfatte intermodalitet. Dette ville bygge på eksisterende erfaringer og sikre sammenhæng i tiltagene.

DTL, ITD, HTS og Danske Speditører finder, at Kommissionens forslag om "focal point" er en interessant og ny idé, som i stort omfang synes at svare til principperne for Transportens Tænketautank i Danmark. Imidlertid er de afvisende overfor, at disse focal points alene skal fokusere på intermodalitet. Dermed risikeres, at logistik- og transportpolitik ender i at være et spørgsmål om intermodalitet snarere end om fremme af effektiv, bæredygtig og konkurrencedygtig transport i EU. Disse focal points bør derfor se på transporterhvervets samlede rammevilkår og hele transportkæden i en global og europæisk sammenhæng.

De finder ligeledes, at løsninger for liability må søges primært på globalt niveau samtidig med, at det erkendes, at det eksisterende regime for liability for vejtransport – CMR-konventionen – har været vellykket og robust som løsning for kunder og operatører. En global løsning må derfor respektere CMR-reglerne.



Spørgsmålet om dimensioner har behov for at blive givet en højere politisk prioritet. Der er ikke tale om alene en teknisk problemstilling, men om politiske valg, der har implikationer for udnyttelsen af eksisterende infrastruktur og for erhvervets investeringer og kapitalapparat; med andre ord: kapacitet!

Der er i dag tre hovedspørgsmål indenfor dimensioner i transporterhvervet: EILU (Kommissionens forslag), 45 fods containere og modulvogntog. Det ville være hensigtsmæssigt, hvis en samlet løsning kunne findes.

Den tekniske udvikling og efterspørgslen efter transport betyder, at det er muligt at tillade større vægt og dimensioner uden at sætte færdselssikkerheden over styr. Samtidig vil der blive opnået kapacitetsforbedringer, miljøgevinster og økonomisk effektivitet – alle tre til klar fordel for EU's bæredygtige økonomiske udvikling.

Det er tilsvarende vigtigt at sikre fortsat anvendelse af 45 fods containeren. I lyset af 45-fods containerens udbredte kommercielle anvendelse og det vigtige bidrag, den giver til udviklingen af intermodalitet, kan de kun opfordre Kommissionen og medlemslandene til at overveje at ophæve de regler, der hindrer anvendelsen af 45 fods containeren.

EU's transport- og logistikerhverv har brug for nytænkning og for at lovgivningen følger med den tekniske udvikling. I det lys er det nødvendigt, at der er politisk vilje til at overveje alle mulige løsninger – med fordele og ulemper – for at sikre en bæredygtig, økonomiske udvikling.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.**

Meddelelsen medfører i sig selv ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser. Når meddelelsen udmøntes i konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i grundnotater herom.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Hvis meddelelsen udmøntes i konkrete forslag, vil konsekvenserne blive vurderet i nærhedsnotater herom.

#### **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Danmark er overordnet positivt indstillet over for Kommissionens meddelelse, idet tiltag, som medfører en mere effektiv transport, generelt hilses velkommen.

Det er positivt, at Kommissionen erkender behovet for at få skabt overblik over eksisterende flaskehalse i EU's transport- og logistiksystemer, selvom det på



nuværende tidspunkt ikke fremgår, hvilke omkostninger der er forbundet ved nye tiltag.

Det bør sikres, at logistiske tiltag lever op til internationale standarder, så Europa udvikler rammebetingelser for transport, som er i overensstemmelse med internationale standarder.

Danmark finder, at man skal opfordre medlemslandene til at deltage aktivt i udarbejdelsen af den ansvarskonvention, der nu er i sin afsluttende fase i UN-CITRAL-regi".

Fra dansk side vil man i forbindelse med drøftelserne om meddelelsen søge at fremme bestræbelserne på at bevare 45 fods containeren, så der undgås regionale bestemmelser på et ellers internationalt reguleret område.

Fra dansk side ønsker man at der gennemføres flere forsøg i Europa med anvendelse af modulvogntog, så den eksisterende infrastruktur udnyttes bedre under hensyntagen til færdselssikkerheden og med henblik på at skabe grundlaget for en fælles europæisk tilgang til spørgsmålet.

Danmark støtter, at godsbanetrafikken opprioriteres på europæisk plan. I denne sammenhæng er det dog vigtigt, at der skabes en balanceret kapacitetsudnyttelse af baneinfrastrukturen, så godstransport ikke favoriseres i forhold til persontrafikken og at prioriteringen af godstrafikken skal ske ud fra samfundsøkonomiske hensyn.

Fra dansk side er man enig med Kommissionen i, at der bør fokuseres på multimodale kæder på transportområdet. En forbedring af godsbanetrafikken bør således ses i et større perspektiv, så f.eks. adgangsveje til baner og havne forbedres tilsvarende.

Det er positivt, at Kommissionen ønsker at prioritere forsknings- og uddannelse, idet området er af væsentlig betydning for transporterhvervene, herunder særligt de intermodale transporter.

Danmark støtter en tilgang til transportområdet som sikrer, at alle transportformer kan fungere effektivt.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Med hensyn til Danmarks ønske om flere forsøg med modulvogntog har flere store lande udtrykt skepsis, og det er vanskeligt at vurdere, om denne position vil kunne blødes op. Danmark hører til et mindretal af lande, der har et stærkt ønske om at få modulvogntog medtaget i konklusionsteksten.

Kommissionen har i løbet af forhandlingerne tilkendegivet, at der er fundet en løsning på fortsat anvendelse af 45' containere på vejtransporten.



### **8. Tidligere forlæggelse i Europaudvalget**

Den fremlagte godslogistik-meddelelse KOM(2006) 336 har tidligere været forelagt Europaudvalget til orientering den 6. oktober 2006.



## Dagsordenspunkt 7: Eftermontering af spejle på tunge lastbiler, som er indregistreret i Fællesskabet KOM(2006) 570 endelig

*Nyt notat*

### *Resumé*

*Formålet med forslaget er at forbedre trafiksikkerheden, navnlig for bløde trafikanter, ved at reducere de blinde vinkler på højre side af lastbiler.*

*Der er allerede vedtaget et obligatorisk EU-direktiv, der fra 2006/2007 kræver gode spejle på nye lastbiler, men der vil gå lang tid, før alle de ibrugværende lastbiler i EU er skiftet ud med nye, der er udstyret med spejle efter de skærpede regler. Kommissionen foreslår derfor, at der for ibrugværende lastbiler stilles samme krav til udsynet til højre for lastbilen, som der stilles til nye lastbiler.*

*Direktivforslaget er inspireret af, at man i Holland, Belgien og Danmark har stillet skærpede krav til ibrugværende lastbilers spejle for at reducere de blinde vinkler. Forslaget indeholder derfor en undtagelsesbestemmelse for lastbiler, der allerede opfylder nationale bestemmelser i et af medlemslandene, og som svarer til bestemmelserne i forslaget. Denne undtagelse bevirker, at forslaget ikke vil kræve ændring af de danske regler om spejle på lastbiler.*

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

Forslaget er vedtaget af Kommissionen den 5. oktober 2006. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten, særlig 71(1)(c), og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet). Forslaget foreligger i dansk sprogversion. Europa-Parlamentet skal i henhold til artikel 251 udtale sig om forslaget. Det vides endnu ikke, hvornår Europa-Parlamentet vil afslutte dets 1. læsning.

Forslagets hovedelementer er følgende:

- Lastbiler med tilladt totalvægt over 3,5 tons kræves udstyret med vidvinkel- og nærzonespejle i højre side, der opfylder kravene i EU-direktiv 2003/97 ("spejldirektivet").
- Lastbiler, der er indregistreret for første gang i mere end 10 år inden fristen for implementering af direktivet i medlemslandene, er undtaget fra direktivet.
- Lastbiler, der var omfattet af nationale spejlbestemmelser, inden direktiv 2003/97 trådte i kraft d. 29. januar 2004, og som er udstyret med spejle, der giver et synsfelt på mindst 95% af det krævede i jordniveau, er undtaget fra direktivet.





- Medlemsstaterne skal i forbindelse med indførelsen af de nye spejlkrav tage initiativer for at øge trafikanternes opmærksomhed på de farer, der skyldes lastbilers blinde vinkler.

## 2. Gældende dansk lovgivning

De danske regler om spejle på lastbiler er fastsat i følgende regelsæt:

- Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers indretning og udstyr m.v.
- Færdselsstyrelsens bekendtgørelse af 3. marts 2006 om detailforskrifter for køretøjer.

De danske krav om eftermontering af spejle blev indført den 1. oktober 2004, dvs. efter ikrafttræden af dir. 2003/97.

## 3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer:

Dansk Transport og Logistik, Fagligt Fælles Forbund (3F), De Danske Bilimportører, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks TransportForskning, Danmarks Cyklist Forbund, Danmarks Automobilforhandler Forening, Politimesterforeningen, Autobranchens Handels- og Industriforening (AUTIG), Dansk Industri, Den Danske Bilbranche

Af høringssvarene fremgår følgende:

Autobranchens Handels- og Industriforening vil gerne knytte følgende kommentarer til forslaget:

1) Selv om Danmark - med henblik på at reducere antallet af højresvingsulykker - for to år siden indførte nye regler om spejle, er der fortsat grund til at sætte fokus på dette problem. Ikke alene fordi problemet ikke er løst for danske lastbiler, men også fordi det er grænseoverskridende.

2) De erfaringer, der er høstet i Danmark, kan bidrage til, at den samlede sikkerhed på de europæiske veje forbedres.

3) Analyser af danske højresvingsulykker efter indførelsen af nye regler i 2004 peger i retning af, at manglende eller fejlagtig indstilling af spejlene er en konkret årsagsforklaring til ulykkerne. En bedre udnyttelse af spejlene kunne efter vores opfattelse opnås, hvis de udvendige spejle var elektrisk justerbare fra førersædet. Et indvendigt monteret blindvinkelspejl, som er lettere at justere manuelt, kunne også i nogle tilfælde udgøre en forbedret løsning. Endelig bør



pladser, hvor chaufførerne kan kontrollere, at deres spejle er korrekt indstillet, være til rådighed.

4) Der bør gives mulighed for at montere et ekstra spejl som alternativ til udskiftning af glasset i klasse IV-spejlet. I konsekvensanalysen i indledningen til forslaget antydes det, at det i en række tilfælde ikke er teknisk muligt at montere et spejl, der overholder direktivet. I køretøjer, hvor det ikke er muligt at udskifte glasset i klasse IV-spejlet med et glas med en konveksitet, som gør det muligt at afdække det ønskede synsfelt, er det under alle omstændigheder muligt, at montere et ekstra spejl, der sidder indenfor samme synsfelt som klasse II og klasse IV spejlene - enten indvendigt i kabinen eller udvendigt - og med det resultat, at den blinde vinkel på højre side af køretøjet afdækkes. Der findes efter vores opfattelse ikke noget tilfælde, hvor det ikke er teknisk muligt at afdække den blinde vinkel, enten ved at udskifte de eksisterende spejlglasser eller ved at montere et ekstra spejl.

5) Tidsfristerne, herunder forskydningerne i direktivets artikel 4, udgør efter vores opfattelse en helt unødvendig forsinkelse af problemets håndtering. Hensynet i betragtning nr. 9 til markedets mulighed for at tilpasse sig til en meget stor efterspørgsel, er i henseende til en så lang overgangsperiode irrelevant. Produktionskapaciteten af spejle til den øgede efterspørgsel kan tilvejebringes langt hurtigere. Det må endvidere bringes i erindring, at de danske erfaringer fra 2004 viste, at der praktisk taget intet skete før omkring én uge før fristens udløb. Dette på trods af, at der blev informeret intensivt og bredt om reglerne i tre måneder op til ikrafttrædelsesdatoen.

Danmarks TransportForskning ser det som meget positivt, at EU ønsker at indføre et generelt krav om eftermontering af spejle på alle lastbiler, også selv om det ikke betyder ændringer af de danske regler. I øvrigt vedrørende spejl- og udsynsproblematikken mht. lastbiler og anbefalinger af foranstaltninger henviser vi til Havarikommissionen for Vejtrafikulykkes nye rapport om højresvingende lastbiler.

Dansk Transport og Logistik finder meget positivt, at der nu stilles krav til, at alle tunge køretøjer indregistreret i Fællesskabet kræves udstyret med spejle for et bedre indirekte udsyn fra førerpladsen. Antallet af udenlandske store køretøjer, der kører inden for Danmarks grænser, bliver større og større, hvorfor det vil være helt naturligt, at disse også opfylder de samme sikkerhedskrav som danske lastbiler. Den af Havarikommissionen netop udsendte rapport om højresvingsulykker præciserer på en tydelig måde vigtigheden af chaufførens mulighed for at kunne orientere sig bedst muligt.

Selv om det af direktivforslaget og af begrundelsen for direktivforslaget fremgår, at de medlemsstater, der allerede har taget skridt til på nationalt plan at øge chaufførernes indirekte udsyn, er undtaget fra direktivets krav, skal DTL alligevel for god ordens skyld gøre opmærksom på vigtigheden af, at danske trans-



portvirksomheder ikke igen pålægges ekstra udgifter til ændring af spejludrustningen. Denne ekstra udgift havde de danske transportvirksomheder allerede i 2004, og vi finder, at de nuværende danske regler opfylder direktivforslagets krav.

De undtagelser, der er nævnt i direktivforslagets artikel 2, stk. 2, kan DTL gå ind for. Dog synes teksten i artikel 2, stk. 2, pkt. b), i), lidt kryptisk, hvorfor det skal anbefales, at den erstattes af den tilsvarende danske tekst om højdekravet på 2-meter.

*Havarikommissionen for Vejtrafikulykker* offentliggjorde den 11. oktober 2006 rapporten: "Ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister". Rapporten indeholder resultaterne af en dybdeanalyse af 25 ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. På baggrund af analysens resultater vil HVU anføre følgende:

Helt overordnet finder HVU, at det er fornuftigt trafiksikkerhedsmæssigt, at der stilles krav om bedre udsynsmulighed ned langs siden af lastbilerne, og at disse krav også skal gælde for lastbiler, der allerede kører på vejene.

HVUs analyse viser, at ulykkerne mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister altovervejende sker omkring højre forhjørne af lastbilen, og at cyklister, der overkøres, primært overkøres af forhjulene. HVU finder derfor, at princippet om, at forbedrede udsynsregler ikke kun skal gælde nye lastbiler, men også den eksisterende lastbilpark med stor fordel, også vil kunne finde anvendelse i forbindelse med krav om forbedret udsyn til fronten af lastbilen, hvis ønsket er at forebygge højresvingsulykker.

HVUs analyse påpeger, at opgaven med at orientere sig efter cyklister både gennem ruderne og i op til 4 spejle og på samme tid være opmærksom på den øvrige trafik og på at manøvrere lastbilen er en vanskelig opgave, som muligvis ligger på grænsen af den menneskelige opfattelsesevne.

HVU foreslår derfor på baggrund af analysen af de 25 ulykker, at der arbejdes videre med løsninger og krav, der kan lette orienteringen for chaufførerne. Herunder ikke mindst løsninger, der sigter på at ændre den nuværende konstruktion af lastbilernes meget høje førerhuse. Det foreslås konkret, at der arbejdes videre med følgende løsninger:

- Nedsænkede ruder eller egentlige glasdøre i højre side af lastbilen
- Førerhuse konstrueret med lavere side- og forrudekanter
- Samling af udsynet i 3 spejle på en frembygget arm, så spejlene kan overskues ved kun at kigge i én retning.



HVU har noteret sig, at det i direktivforslaget foreslås, at de nye krav om eftermontering af spejle kombineres med kampagneindsatser om, hvilke farer blinde vinkler udgør for trafikanterne.

Et af de centrale budskaber i HVUs analyse er, at chaufførerne fortsat mangler viden om, hvorfor og hvordan spejlene på lastbiler indstilles og justeres på en enkelt og nem måde. I 21 af de 25 ulykker var spejlene på de lastbiler, der indgik i analysen, ikke indstillet korrekt, og i 7 af disse ulykker havde dette forhold betydning for ulykkens opståen.

Samtidig konstaterer HVU i analysen, at de mange fejlindstillede spejle giver et generelt indtryk af en manglende fokus på og forståelse af de udsynsproblemer, der knytter sig til den nuværende konstruktion af lastbilførerhuse.

Konkrete anvisninger på, hvordan spejlene indstilles og en forståelse af vigtigheden af at orientere sig grundigt i spejlene før og under svingningen kan derfor med fordel indtænkes i forhold til en sådan indsats.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser**

Forslaget skønnes at ville have en positiv beskyttelsesmæssig konsekvens, idet trafikikkerheden forventes forbedret for cyklister i hele Europa, idet nu også alle udenlandske indregistrerede lastbiler vil skulle have tilpasset deres spejle. Forslaget forventes ikke at ville få statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Med hensyn til nærhedsprincippet har Kommissionen vurderet, at formålet med direktivet af flere årsager ikke kan opnås ved national lovgivning.

For det *første* omfatter en national regulering alene lastbiler indregistreret i den enkelte medlemsstat, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, da godstransporter i meget vid udstrækning foregår på tværs af landegrænser.

For det *andet* kunne en national regulering komme til at udgøre en handelsbarriere, - særligt når der med direktiv 2003/97 i forvejen er vedtaget et fælles regelsæt på området. Et direktiv vil derfor i højere grad kunne sikre fælles rammer for et meget konkurrencepræget godstransportmarked.

På baggrund af ovenstående er det regeringens opfattelse, at direktivforslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



## 6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er enig med Kommissionen i, at det er afgørende betydning, at der skabes et fælles europæisk regelsæt, idet markedet for godstransport i høj grad er internationalt. Regeringen er derfor tilfreds med, at Kommissionen har valgt at følge blandt andet Danmarks opfordring til en fælles regulering.

Det er regeringens opfattelse, at direktivet i væsentlig grad vil forbedre trafik-sikkerheden for udsatte grupper af trafikanter. Direktivet vurderes derfor at være et vigtigt led i bestræbelserne på, at opfylde Kommissionens målsætning om en halvering af trafikdræbte frem til 2010

Det skal dog bemærkes, at Kommissionen formentlig utilsigtet har formuleret undtagelsesbestemmelsen på en måde, så de danske regler skal ændres. Det vurderes dog, at der er tale om en fejl, som der ikke vil blive problemer med at få rettet. Danmark er udtrykkelig nævnt i forslaget som de tre lande, der allerede har indført nationale regler.

Kommissionens forslag om eftermontering af sidespejle lægger ikke op til, at den eksisterende vognpark også skal udstyres med frontspejle i lighed med ny-indregistrerede lastbiler, da det skønnes at være for omkostningstungt. Havari-kommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) har i den sammenhæng for nylig præsenteret sin rapport om ulykker med højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. HVU har her fremsat 16 anbefalinger til, hvordan antallet af disse ulykker kan reduceres, og én af disse er netop eftermontering af frontspejle på lastbiler. På baggrund af HVU's analyse og øvrig ny viden om højresvingsulykker vil den danske regering i forbindelse med arbejdet med dette forslag som et supplerende tiltag derfor opfordre Kommissionen til at foretage en fornyet vurdering af, hvorvidt det vil være omkostningseffektivt at kræve eftermontering af frontspejle.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Lande med eksisterende lovgivning på området vil højst sandsynligt støtte forslaget. Forslaget vil ikke påføre lastbilerhvervet i disse lande udgifter og det vil forbedre trafiksikkerheden, da også udenlandske lastbiler skal have bedre spejle. Hertil kommer, at enhver tvivl om de nationale reglers lovlighed i forhold til EU's regler forsvinder.

For de øvrige medlemslandes vedkommende er det usikkert, hvilken holdning de vil indtage. Da det nye spejldirektiv 2003/97 med krav til nye køretøjer blev forhandlet i Rådsregi i 2002 var det kun et snævert kvalificeret flertal, der gik ind for, at direktivet som noget nyt skulle være obligatorisk. Det viser, at mange lande ikke tillægger spejlene så stor betydning, som man gør i Danmark og de øvrige medlemslande, hvor der er meget blandet cykel- og lastbiltrafik og deraf



følgende færdselssikkerhedsmæssige problemer, bl.a. ulykker med højresvingende lastbiler og cyklister.

Side 38/47

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

Det fremlagte forslag KOM(2006) 570 har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



## Dagsordenspunkt 8: Relationer med tredjelande inden for civil luftfart

### Revideret notat

#### Resumé:

På det forestående Rådsmøde ventes et forslag fra Kommissionen om forhandlinger om en luftfartsaftale med Ukraine at blive sat til vedtagelse, og Kommissionen ventes at informere om status for to af dens igangværende forhandlinger.

#### a) Forslag om mandat til Kommissionen til at indlede forhandlinger med Ukraine om en samlet luftfartsaftale

Kommissionen har foreslået, at den bemyndiges til at indlede forhandlinger med Ukraine om indgåelse af en samlet aftale på luftfartsområdet.

Der er tidligere indgået en såkaldt horisontal luftfartsaftale med Ukraine, hvorved samtlige medlemslandes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Ukraine under ét er gjort overensstemmende med Traktaten, særligt hvad angår muligheden for indsættelse af EU-luftfartsselskaber frem for nationale luftfartsselskaber på ruter mellem EU-lande og Ukraine. Med forslaget ønsker Kommissionen nu at gå et skridt videre, idet hovedformålet skal være at inkorporere Ukraine i et fælles luftfartsområde så vidt muligt på grundlag af EU's bestemmelser herfor. Man forudser en aftale med indbyggede faser og overgangsregler, og aftalen vil gradvis erstatte medlemslandenes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Ukraine. Under forhandlingerne skal Kommissionen have bistand fra en særlig komité udpeget af Rådet og skal regelmæssigt rapportere til Rådet om forhandlingernes gang.

Danmark vil kunne tilslutte sig, at Kommissionen bemyndiges til at indlede forhandlinger med Ukraine på basis af forhandlingsdirektiver i den form, der vil kunne opnås flertal for.

#### b) EU/USA-forhandlingerne

På baggrund af Rådets udvidede mandat af juni 2003 til Kommissionen til fortsatte forhandlinger mellem Fællesskabet og USA om etablering af et åbent luftfartsområde er der for et år siden opnået enighed om en første fase af en aftale herom, idet den politiske stillingtagen i Rådet dog skulle afvente nogle advise-rede ændringer i den amerikanske politik mht. bestemmelserne for udenlandsk ejerskab og kontrol med amerikanske luftfartsselskaber.



Gennemførelsen af disse ændringer er imidlertid trukket ud, og Kommissionen overvejer derfor alternative fremgangsmåder. Der kan herunder eventuelt blive tale om at indsætte visse klausuler i aftalen, der vil sikre bedre balance.

Danmark vil kunne tage Kommissionens orientering om status til efterretning, og man vil kunne tilslutte sig eventuelle forslag om alternative fremgangsmåder i den form, der vil kunne opnås flertal for.

#### c) EU/Rusland-forhandlingerne om overflyvning af Sibirien

Kommissionen har fået Rådets mandat til at optage forhandlinger med Rusland mhp. at løse spørgsmålet om betaling for overflyvning af Sibirien. Rusland forlanger særlig betaling – "royalties", ud over sædvanlig betaling for lufttrafik-kontroltjeneste – fra udenlandske luftfartsselskaber for hver enkelt overflyvning af Sibirien på ruter mellem Europa og Fjernøsten. Betalingerne er ikke i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale luftfartsorganisation ICAO, som Rusland er medlem af.

Der er herefter holdt et antal forhandlingsmøder mellem parterne, men man har endnu ikke nået et færdigt resultat. Der vil blive gjort yderligere forsøg i forbindelse med EU/Rusland-topmødet den 24.-25. november.

Danmark vil kunne tage Kommissionens orientering om status i forhandlingerne til efterretning, og man vil kunne tilslutte sig en eventuel aftale i den form, der vil kunne opnås flertal for.

#### **Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Spørgsmål om forhandlinger med tredjelande har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 29. november 2002, 21. marts 2003, 3. oktober 2003, 28. november 2003, 3. marts 2004, 4. juni 2004, 1. oktober 2004, 15. april 2005, 24. juni 2005, 30. september 2005, den 2. december 2005, den 24. marts 2006, 6. juni 2006, 6. oktober 2006 til orientering samt den 28. maj 2003 til forhandlingsoplæg.





## **Dagsordenspunkt 9: Fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA), KOM (2005) 579**

*Revideret notat*

*Resumé:*

*Med henblik på at fastsætte et effektivt og ensartet sikkerhedsniveau for luftfarten har Kommissionen foreslået, at den gældende forordning 1592/2002, der omhandler fælles krav til luftfartøjs certificering og fortsatte luftdygtighed, udvides til også at omfatte operation af luftfartøjer, certificering af flyvebesætningsmedlemmer samt tredjelandes luftfartøjer.*

### **1. Formål og indhold**

Forslaget er vedtaget af Kommissionen den 16. november 2005 og er fremsendt til Rådssekretariatet den 21. november 2005 i engelsk sprogversion og den 24. november 2005 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 80, stk. 2 og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet (artikel 251).

Den gældende forordning 1592/2002 (EASA-forordningen) omhandler oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA) - samt fælles sikkerhedsregler inden for den civile luftfart. De fælles regler i EASA-forordning vedrører luftfartøjer og organisationer, der designer, fremstiller eller vedligeholder luftfartøjer og luftfartøjsmateriel.

I EASA-forordningens præambel er det under betragtning (2) anført, at der inden 1 år efter forordningens ikrafttræden bør udarbejdes passende væsentlige krav vedrørende luftfartøjsoperationer, certificering af flyvebesætninger og anvendelse af forordningen på tredjelandes luftfartøjer og senere andre områder inden for civil luftfartssikkerhed.

I artikel 7 i EASA-forordningen pålægges Kommissionen snarest muligt at forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag vedrørende drift af luftfartøjer og certificering af flyvebesætninger. Dette formål opfyldes med det foreliggende forslag, der udvider forordningens område til også at omfatte fælles regler for operation af luftfartøjer, certificering af flyvebesætningsmedlemmer og tredjelandes luftfartøjer.

Med forslaget til en forordning om ændring af EASA-forordningen foreslås EASA's kompetencer udvidet til også at dække regeludstedelse og certificering med hensyn til operation af luftfartøjer, certificering af flyvebesætningsmedlemmer og tredjelandes luftfartøjer.



Kommissionen fremhæver, at en udvidelse af EASA's kompetencer på disse områder er et vigtigt initiativ til forbedring af flyvesikkerheden. De internationale standarder på de ovennævnte områder er ikke juridisk bindende og der er stor forskel på, hvorledes de implementeres i forskellige medlemslande. Fælles bindende europæiske regler vil være en fordel for flyvesikkerheden, men også for konkurrencen på det indre marked. Kommissionen understreger også, at med fælles regler kan man undgå ressourcekrævende dobbelt-arbejde med regeludstedelse i medlemslandene.

Forslaget indeholder de generelle og væsentlige krav på de nye områder. For personcertifikater er det f. eks. regler om, hvilke fag og praktiske øvelser, uddannelsen skal indeholde. For operation af luftfartøjer, er det f. eks. regler om forberedelse af flyvning, luftfartøjschefens myndighed og ansvar, nødudstyr mv. De mere detaljerede regler på disse områder vil skulle udstedes som Kommissionsforordninger efter forskriftprocedure.

Forslaget indeholder endvidere nogle nye begreber, som ikke eksisterer i de standarder, der er vedtaget af den internationale luftfartsorganisation, ICAO. I ICAO-standarderne skelnes som overvejende hovedregel mellem privat og erhvervsmæssig flyvning. I forslaget indføres en særlig form for privatflyvning, "fritidsflyvning", samt begrebet "kompleks og ikke-kompleks luftfartøj" med henblik på, at kravene til certificering og operationer i de detaljerede regler, der skal vedtages af Kommissionen, kan være lempeligere for fritidsflyvning og i øvrigt variere efter luftfartøjets art og størrelse.

Det foreslås, at særlige bedømmelsesorganer, f. eks. flyveklubber, der kan godkendes af agenturet, skal have beføjelse til at udstede certifikater til fritidsflyvning efter mindre restriktive regler end i dag. Forslaget indeholder bl. a. mulighed for, at den helbredsmæssige godkendelse af piloter kan ske hos en praktiserende læge, mens de gældende ICAO-standarder stiller krav om godkendelse af læger med særlig flyvemedicinsk uddannelse. Disse lempelser skal efter forslaget gælde for piloter, der udfører flyvning med luftfartøjer indtil 5.700 kg og med op til 9 passagerer.

Forslaget indeholder en definition på erhvervsmæssig lufttransport, der udvider området for privatflyvning mod betaling i forhold til de gældende regler i forordning 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber

Forslaget indebærer krav om, at kabinebesætninger skal gennemgå en uddannelse, opfylde helbedskrav og have udstedt attest, men ikke et egentligt certifikat.

Herudover indeholder forslaget ændringer vedrørende de styrende organer for det europæiske luftfartssikkerhedsagentur. Ændringerne består i, at agenturets bestyrelse udvides til også at omfatte interesseorganisationer med observatørstatus, at bestyrelsesmedlemmerne ikke længere udpeges af medlemslandene,



men af Rådet, og at der ændres på stemmefordelingen. Endelig foreslås det, at der oprettes en eksekutivkomite, der skal udarbejde de strategiske retningslinier for agenturets arbejde, samt overvåge, at bestyrelsens beslutninger, herunder budgettet, føres ud i livet. Den ændrede stemmefordeling indebærer, at Kommissionen fremover skal have tilsvarende antal stemmer som samtlige medlemsstater tilsammen.

I tilknytning til forslaget har Kommissionen fremlagt en meddelelse KOM (2005) 578, der omhandler udvidelse af EASA's kompetencer frem mod 2010. Det fremgår af meddelelsen, at Kommissionen inden udgangen af 2006 vil komme med et forslag om en udvidelse af de fælles sikkerhedsregler inden for den civile luftfart til også at gælde lufttrafikstyringssystemer og lufthavne.

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

De områder, der omfattes af forslaget er reguleret i en række Bestemmelser for Civil Luftfart. De danske regler bygger på internationale standarder, og det forventes ikke at forslaget til forordning medfører væsentlige ændringer i forhold til de gældende regler.

## **3. Høring**

Forslaget har været sendt i høring hos: AOPA Danmark, Dansam, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Københavns Lufthavne A/S, Autoriserede Danske Flyværksteder, Danske Pilotorganisationers Samråd, Flyvebranchens Personaleunion, SAS, Billund Lufthavn, Dansk Industri, Kongelig Dansk Aeroklub, Naviair, Forsvarskommandoen, Flyvertaktisk Kommando, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane og Justitsministeriet

Af høringssvarene fremgår følgende:

AOPA Danmark oplyser, at deres høringssvar er koordineret med den internationale organisation AOPA, hvorfor synspunkterne vedrørende privatflyvning er repræsentative for hele Europa.

AOPA hilser generelt forslaget om fælles bindende regler for både erhvervsflyvningen og privatflyvningen velkomment og ser udvidelsen af forordningen til at omfatte fælles regler for operation af luftfartøjer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer som en naturlig udvikling. Man finder imidlertid, at forslaget trænger til justeringer for at tilpasses de forskellige former for privatflyvning.

AOPA mener, at forslaget i sin nuværende form vil få stor negativ betydning for firmaflyvningen på grund af den foreslåede definition på et såkaldt "komplekst luftfartøj" og de deraf følgende organisatoriske krav til operatøren. Man foreslår, at de organisatoriske krav knyttes til kompleksiteten af operationerne i



stedet for luftfartøjets kompleksitet på linie med, hvad den europæiske luftfartssammenslutning Joint Aviation Authorities (JAA) har foreslået. Samtidig foreslår man en alternativ og mere begrænsende definition på fritidsflyvning, som ikke er direkte knyttet til begrebet ”komplekst luftfartøj”, men mere er i overensstemmelse med hvad der med rimelighed kan opfattes som fritidsflyvning.

Hvis begreberne kompleks og ikke-komplekst luftfartøj bibeholdes foreslår man en ændret definition, der ikke er afhængig af motorens art, men afhængig af luftfartøjets mulige operationshastighed og –højde.

Endelig udtrykker AOPA tilfredshed med initiativet til at inddrage interesseorganisationerne i bestyrelsen for det europæiske luftfartssikkerhedsagentur.

Dansk Svæveflyver Union henviser til, at Unionen i mange år på nationalt plan har arbejdet for en modernisering og liberalisering af det regelsæt, som er grundlaget for svæveflyvning. På mange områder er det i samarbejde med Statens Luftfartsvæsen lykkedes at finde løsninger, der efterfølgende har vist sig at opfylde målene. På andre områder har Statens Luftfartsvæsen dog ikke kunnet udvise samme fleksibilitet, angiveligt på grund af internationale regler og forpligtelser.

Det er Unionens opfattelse, at det foreliggende forslag vil være medvirkende til at eliminere disse internationale begrænsninger og dermed åbne mulighed for den liberalisering, som Unionen har efterlyst. Unionen har med tilfredshed noteret sig, at forslaget i alt væsentligt er imødekomende over for lempelser for den rekreative luftfart i Europa. På den baggrund anbefaler Unionen, at Danmark yder al mulig støtte til forslaget.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning betragter det som en fordel, at reglerne for operation af luftfartøjer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer nu harmoniseres i en forordning, der umuliggør nationale afvigelse fra de standarder, der er udarbejdet af JAA, f. eks. vedrørende aldersgrænser for piloter. Sammenslutningen forudsætter herved, at der ved overgangen til fællesskabsretlige regler ikke foretages væsentlige ændringer i forhold til de JAA-standarder, der er gennemført i Danmark for den erhvervmæssige luftfart og uddannelse af erhvervspiloter, da branchen har indarbejdet og følger disse standarder. Hvis der sker ændringer i forhold til de gældende regler, bør ikrafttrædelsen af reglerne ske med rimeligt varsel, så den nødvendige forberedelse kan gennemføres af luftfartsbranchen.

På baggrund af Sammenslutningens erfaringer med det europæiske luftfartssikkerhedsagentskabs hidtidige virke udtrykker man bekymring for, at luftfartsbranchen vil blive udsat for administrative og økonomiske vanskeligheder, hvis agenturet overtager nye ansvarsområder, før agenturet har vist sig at være i stand til løse sine nuværende opgaver på tilfredsstillende vis.



*Kongelig Dansk Aeroklub* (KDA) er overordnet enige i forslaget, som de dog ikke har haft mulighed for at vurdere i alle detaljer. KDA anfører, at selvadministration i stigende grad er ønskeligt og det ser man muligheder for i det foreliggende forslag. KDA konstaterer, at forslaget vil reducere de internationale begrænsninger og åbne mulighed for liberalisering. Man anser det for positivt, at forslaget indebærer mulighed for lempelser for den rekreative flyvning i Europa og anbefaler, at Danmark støtter forslaget.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og andre konsekvenser**

Forslaget skønnes ikke at have sådanne konsekvenser. For så vidt angår de statsfinansielle konsekvenser bemærkes, at forslaget ikke indebærer ændringer i den gældende ordning, hvorefter brugerne betaler for certificerings- og andre tilsynsopgaver.

Forslaget kan på sigt indebære, at Kommissionen gennemfører implementeringsregler, der overfører tilsynsopgaver fra Statens Luftfartsvæsen til EASA. Der vil dog stadig være tale om gebyrfinansierede opgaver.

#### **5. Nærhedsprincippet**

I sit forklarende memorandum nævner Kommissionen, at luftfartsmyndighederne i de europæiske lande i mange år har samarbejdet inden for den europæiske luftfartsorganisation Joint Aviation Authorities (JAA) om at udvikle fælles sikkerhedsstandarder, som efter deres natur ikke bør være rent nationale. Da gennemførelsen af disse standarder er op til de enkelte lande, er der enighed blandt medlemsstaterne om, at et højt ensartet sikkerhedsniveau kun kan opnås gennem fællesskabsregler.

Der er siden 1991 udarbejdet fællesskabsregler på en del områder inden for luftfarten og det har herunder været forudsat, at der med tiden skulle udarbejdes fælles regler på alle væsentlige områder. Kommissionen henviser i den forbindelse til, at det ved vedtagelsen af EASA-forordningen er anerkendt, at et højt ensartet sikkerhedsniveau ikke kan opnås, medmindre forordningens anvendelsesområde bliver udvidet til at omfatte operation af luftfartøjer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer, ligesom reglerne også bør omfatte tredjelandes luftfartøjer.

Kommissionen finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da det ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå ensartede regler på de nævnte områder.

Regeringen finder, at nærhedsprincippet er overholdt. Luftfarten er i vid udstrækning international og effektive regler for luftfartens sikkerhed vil derfor bedst kunne varetages på fællesskabsniveau. Med den liberalisering af luftfar-



ten, der har fundet sted, er ensartede sikkerhedskrav også med til at sikre, at de europæiske luftfartsselskaber opererer på lige vilkår.

## **6. Regeringens generelle foreløbige holdning**

Regeringen er overordnet set positiv over for forslaget, idet man er enig i hovedprincippet om, at sikkerhedsreglerne for luftfarten bør være ens i Europa under forudsætning af, at det nuværende sikkerhedsniveau opretholdes.

Det tillægges derfor afgørende vægt, at forslaget mindst opretholder ICAO's standarder.

Forslaget om ikke-komplekse luftfartøjer er meget vidtgående, og det bør sikres, at eventuelt lempeligere certifikatkrav kun bliver gældende for operationer af de små luftfartøjer, der naturligt hører hjemme i den traditionelle fritidsflyvning

De særlige bedømmelsesorganer, der skal kunne udstede certifikat til piloter, der udfører fritidsflyvning, bør i lighed med hvad der i øvrigt gælder, når myndighedsopgaver lægges ud til private organisationer undergives tilsyn af de nationale myndigheder. Der bør lægges derfor vægt på, at det er de nationale myndigheder, der skal godkende disse organer, idet tilsynet blandt andet indebærer, at tilsynsmyndigheden skal kunne tilbagekalde en godkendelse, hvis et bedømmelsesorgan ikke længere opfylder betingelserne for at varetage de pågældende myndighedsopgaver. Der bør i den forbindelse lægges vægt på, at eventuel overførsel opgaver til sådanne organer sker som delegering fra de nationale myndigheder.

Fra dansk side ønskes der sikret mulighed for, at den nuværende ordning med certificering af kabinebesætningsmedlemmer kan bibeholdes nationalt, således at det fortsat er myndighederne, der kontrollerer, at de pågældende opfylder såvel de uddannelsesmæssige som de helbredsmæssige krav.

For så vidt angår forslagene om ændringer i relation til de styrende organer i luftfartssikkerhedsagenturet tillægges det vægt, at medlemsstaterne bevarer sin nuværende indflydelse på og mulighed for at have indseende med agenturets virksomhed.

Der vil i øvrigt blive arbejdet for en tydeliggørelse af forslaget på en række punkter, samt en forbedring af definitionen af erhvervmæssig flyvning, således at der sikres konsistens med anden EU-lovgivning.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**



Regeringen er overordnet set positiv over for forslaget, idet man er enig i hovedprincippet om, at sikkerhedsreglerne for luftfarten bør være ens i Europa under forudsætning af, at det nuværende sikkerhedsniveau opretholdes.

Side 47/47

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

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.