

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 26. marts 2008

J. nr. 121-25

EU- og Luftfartskontoret

Rasmus Winckelmann Ottesen

Telefon 33 92 43 65

rwo@trm.dk

**Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi)
den 7. april 2008 - Transportdelen**

| | |
|---|----|
| Dagsordenpunkt 1: Adgang til markedet for international godskørsel | 2 |
| Dagsordenpunkt 2: Adgang til vejtransporterhvervet | 15 |
| Dagsordenpunkt 3: Adgang til markedet for buskørsel | 27 |
| Dagsordenpunkt 4: Et banenet med fortrinsret for godstrafik | 37 |
| Dagsordenpunkt 5: Civil satellitnavigationssystem Galileo | 42 |
| Dagsordenpunkt 6: Lufthavnsafgifter | 52 |
| Dagsordenpunkt 7: Adfærdskodeks for edb-reservationssystemer | 63 |
| Dagsordenpunkt 8: Det fælles luftrum (Single Sky) | 70 |
| Dagsordenpunkt 9: En bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning | 77 |



Dagsordenpunkt 1: Adgang til markedet for international godskørsel

KOM (2007) 265

Revideret notat.

Resumé

Forslaget konsoliderer og sammensmelter forordning (EØF) nr. 881/92, der giver virksomheder, der har en fællesskabstilladelse, adgang til at udføre international godskørsel for fremmed regning, og forordning (EØF) nr. 3118/93, der giver virksomheder, der har en fællesskabstilladelse, som er udstedt af én medlemsstat, mulighed for midlertidigt at udføre national godskørsel i en anden medlemsstat (cabotagekørsel) og direktiv 2006/94/EF, der fritager en række former for transport for enhver tilladelsesordning. Forslaget om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel afklarer de gældende retlige bestemmelser og supplerer dem på visse punkter for at styrke den overordnede sammenhæng og sikre en effektiv anvendelse af reglerne. Forslaget giver en enkel og klar definition af cabotagekørsel. Forslaget giver endvidere en forenklet og standardiseret udformning af fællesskabstilladelsen, bekræftede kopier og førerattesten. Forslaget giver endelig forbedrede retlige bestemmelser, som forpligter en medlemsstat til at handle, når den opfordres til det af en anden medlemsstat, og der iværksættes forbedrede procedurer for kommunikation mellem medlemsstaterne.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er baseret på artikel 71 i Traktaten og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Formålet med forslaget er at revidere og konsolidere forordning (EØF) nr. 881/92, forordning (EØF) nr. 3118/93 og direktiv 2006/94/EF.

Forslaget er et led i programmet om "bedre lovgivning" og er i overensstemmelse med Kommissionens intentioner om at forenkle og ajourføre fællesskabsretten. Der er lagt særlig vægt på at forenkle reglerne og skabe bedre sammenhæng mellem på den ene side bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 881/92 og forordning (EØF) nr. 3118/93 og på den anden side bestemmelserne i forslaget om omarbejdning af direktiv 96/26/EF, der fastlægger de grundlæggende betingelser for at få adgang til erhvervet og for overvågning heraf.

Forslaget skal styrke effektiviteten på det indre marked for godskørsel ved at øge retssikkerheden, nedbringe de administrative omkostninger og skabe mere retfærdige konkurrencevilkår, idet reglerne hidtil har været administreret forskelligt i medlemslandene til gene for branchen og konkurrencemulighederne.



Forslaget har til formål at sætte vejtransportkunderne, og dermed økonomien som helhed, eftersom vejtransport spiller en central rolle i forsynings- og distributions-kæden i den europæiske industri, i stand til at høste større fordele af det indre marked. Følgelig bidrager forslaget til, at målene for Lissabonstrategien nås, idet det vil styrke konkurrenceevne.

Den nye forordning bidrager indirekte til en forbedret trafiksikkerhed i form af en bedre overvågning af transportvirksomheder, der opererer i flere medlemsstater.

Det fremgår af en række undersøgelser, en offentlig høring og en konsekvensanalyse af markedet for international godskørsel, at de nuværende bestemmelser manglende klarhed og ufuldstændighed giver anledning til uoverensstemmelser, problemer i forbindelse med håndhævelsen og unødvendige administrative byrder inden for følgende områder:

- Forordningens dækning af transporter, der udføres af virksomheder fra Fællesskabet, til og fra tredjelande.
- Problemer med den praktiske anvendelse af begrebet midlertidig cabotagekørsel. Trods en fortolkende meddelelse, der blev offentliggjort i 2005 på grundlag af Domstolens definition af "midlertidig" i forbindelse med fri udveksling af tjenesteydelser, er der fortsat problemer, og der er tendens til, at medlemsstaterne anvender regler, der er forskellige, svære at håndhæve eller medfører ekstra administrative byrder. Der er i den sammenhæng en tendens til at flere lande har indført eller varslet skærpede fortolkninger af begrebet.
- Manglende effektivitet i udvekslingen af information medlemsstaterne imellem, selv om det nuværende lovgrundlag allerede indeholder bestemmelser herom. Som følge heraf behøver transportvirksomheder, som driver virksomhed i en anden medlemsstat end den, hvor de er etableret, nærmest ikke at frygte sanktioner, hvilket kan medføre konkurrenceforvridning mellem disse virksomheder, der måske er mindre tilbøjelige til at overholde reglerne, end andre virksomheder.
- Kontrol dokumenternes forskellige udformning (fællesskabstilladelse, bekræftede kopier heraf og førerattesten), der giver anledning til problemer, når der foretages kontrol på vejene, og ofte medfører et betydeligt tids-spild for transportvirksomhederne.

Kommissionen har valgt at bygge forslaget ud fra en harmoniserings-strategi, idet det vil bidrage til mere retfærdige konkurrencevilkår, give en forbedret overholdelse af vejtransportreglerne og højne det gennemsnitlige niveau for faglige kvalifikationer i sektoren. Denne mulighed vil give en klar definition af cabotagekørsel, der er nem at håndhæve, og stærkt forbedrede regler om overholdelse og håndhævelse. De administrative omkostninger vil forblive stort set



uændrede, men omkostningerne ved håndhævelsen vil kunne nedbringes på længere sigt.

- Forslaget giver en enkel og klar definition af "cabotagekørsel", ifølge hvilken der er mulighed for inden for syv dage efter en international transport at udføre op til tre cabotagekørsler. Transportvirksomheden skal i køretøjet medbringe dokumentation for dato og sted for ankomst og afrejse, f.eks. fragtbreve.
- Forslaget lægger op til en mere forenklet og standardiseret udformning af fællesskabstilladelsen, bekræftede kopier og førerattesten, for at mindske den administrative byrde og forsinkelser, navnlig i forbindelse med kontrol på vejene.
- Med forslaget gives der forbedrede retlige bestemmelser, som forpligter en medlemsstat til at handle, når den opfordres til det af en anden medlemsstat, i tilfælde hvor en transportvirksomhed, som den pågældende medlemsstat har givet en fællesskabstilladelse, overtræder reglerne i etableringsmedlemsstaten eller en anden medlemsstat. Der iværksættes forbedrede procedurer for kommunikation mellem medlemsstaterne ved hjælp af de kontaktpunkter, som etableres i henhold til den nye forordning om adgang til vejtransporterhvervet.
- Der indføres krav om elektroniske registre, der omfatter alle medlemsstater for at nedsætte omkostninger ved at følge og overvåge virksomhederne og for at lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne. Disse registre skal oprettes i henhold til forslag om forordning om fælles regler for adgang til vejtransporterhvervet.

2. Gældende dansk ret

Adgangen til markedet for international godskørsel er reguleret i godskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 108 af 19. februar 2003 og i bekendtgørelse nr. 1489. af 12. december 2007 om godskørsel.

Der er bemyndigelse til gennemførelse af forordningsforslaget i godskørselslovens § 2, stk. 2. Vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre konsekvensændringer i godskørselsloven og den tilhørende bekendtgørelse.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Danske Regioner, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen Kollektiv Trafik (AKT), Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.), Chaufførernes fagforening, COII, Danmarks Transport Akademi, Danmarks Transport Forskning, Dansk Erhverv, Dansk Førstehjælpsråd, Dansk Industri, Dansk Kol-



lektiv Trafik (DKT), Dansk Kørelærer Union, Dansk Metal, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Biludlejere, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Datatilsynet, Den Danske Bilbranche, De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI), Det Centrale Handicapråd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Forenede Danske Motorejere, Forbrugerrådet, Forbrugerstyrelsen, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Handel, Transport og Service, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, International Transport Danmark, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Ligestillingsafdelingen, Miljøministeriet, Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling, Rigspolitiet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, SKAT, Teknisk Erhvervsskole Center, Trafikfunktionærernes fagforening, Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR), Turistvognmændenes arbejdsgiverforening (TA), Undervisningsministeriet, Vejdirektoratet, Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Industri (DI) lægger vægt på, at der skabes et så velfungerende indre marked for transport som muligt. DI støtter arbejdsgiver- og erhvervsorganisationen HTS i det utilfredsstillende i, at forordningsforslaget vil begrænse mulighederne for cabotagekørsel. DI mener, at det vil reducere fleksibiliteten for transporterhvervet, og at dette vil lægge kraftige bindinger på virksomhedernes muligheder for at styre deres logistik.

Danske Speditører fæstner sig primært ved, at der ønskes en harmonisering af reglerne om cabotagekørsel i stedet for en fuldstændig liberalisering. Det er Danske Speditørers opfattelse, at den eneste rigtige løsning er en fuldstændig liberalisering af reglerne om cabotagekørsel. For kun derigennem sikres en optimal udnyttelse af ressourcerne samt en effektiv konkurrence. En harmonisering af reglerne for cabotage vil stadig være en hindring for en maksimal effektivisering af transport. Begrænsningerne vil bare være ens i hele Europa. En fuldstændig liberalisering af cabotage giver den udfordring, at reglerne skal tage højde for, at skattesystemet mv. ikke sættes unødigt under pres. Denne udfordring vurderes af Danske Speditører at opveje de gevinster, der vil skabes i forhold til øget effektivitet.

Fagligt Fælles Forbund (3F) tilslutter sig de generelle tanker og ønsker, som Kommissionen giver udtryk for, omkring en forenkling af regelsættet og en mere ensartet og transparent administration. 3F finder, at det er et afbalance-ret forslag, som de kan tilslutte sig. 3F hilser Kommissionens initiativ til at etablere en definition af cabotagekørsel velkomment. Den foreslåede definition vil i forhold til de store lande næppe give problemer, men i forhold til mindre lande, eksempelvis Danmark, vil den foreslåede definition ikke løse de misbrugstilfælde, som efter 3F's opfattelse er alt for almindelige, og hvor udenlandske vognmænd ulovligt udfører nationale transporter under dække af, at der er tale om cabotagekørsel.



Med den foreslåede definition frygter 3F, at det vil være tilstrækkeligt, hvis man ved ugens udgang foretager en ganske kort tur til enten Sverige eller Tyskland, hvorefter man vil kunne vende tilbage og påbegynde nye 3 ture i Danmark. En hel uges transporter kan med lidt kreativitet sagtens komme til at fremstå som 3 ture.

3F foreslår, at definitionen udvides, således at der indføres en varighedsbegrænsning i forhold til de 3 ture, således at disse skal udføres inden for en periode af maks. to eventuelt tre dage i umiddelbar tilslutning til den internationale transport inden for en uge. Dette kan eventuelt kombineres med en begrænsning i det årlige antal cabotageture, et givent vogntog kan udføre.

Handel, Transport & Service (HTS) tilkendegiver, at de støtter sigtet med forslagene, der har til formål at skabe klarhed og gennemskuelse i de regelsæt, der fastlægger rammer og vilkår for godstransporten i EU.

Det er HTS' vurdering, at de foreliggende forslag, når de måtte blive vedtaget i de respektive EU-organer, vil bidrage til at sikre en ensartet og lige konkurrence blandt transportvirksomheder, der opererer i EU.

HTS vurderer, at de foreliggende forslag teknisk og indholdsmæssigt er på linje med gældende danske regler.

HTS anfører, at lige og ensartede regler i form af forordninger ikke i sig selv betyder en ensartet konkurrence blandt transportvirksomhederne i EU. Effektiv kontrol og ensartet håndhævelse i alle lande er en væsentlig forudsætning for, at der reelt kan blive tale om en ens konkurrencesituation.

Forslaget om adgang til markedet for international godskørsel indeholder forslag til en ændret definition af cabotage i EU. HTS har allerede inden Kommissionen præsenterede sine forslag fremsat kritik af denne definition og dens konsekvenser for transporterhvervet. HTS er alvorligt bekymret for forslagets protektionistiske karakter i et ellers effektivt og konkurrencedygtigt transporterhverv, som arbejder på et liberaliseret europæisk vejtransportmarked.

HTS opfordrer til, at der fra dansk side lægges maksimalt pres på Kommissionen for at sikre, at den foreslåede definition af cabotage tages af bordet, da en vedtagelse i forslaget nuværende form vil være til ubodelig skade for det danske transporterhverv.

HTS er opmærksom på, at der er et behov for at få afklaret, hvornår der er tale om cabotage. Dette behov kan efter HTS's opfattelse problemfrit tilgodeses uden, at der er behov for at introducere en meget stram og bureaukratisk definition. HTS skal i den forbindelse fremhæve, at reglerne for cabotage for de øvrige transportsektorer som søfart og luftfart er liberaliseret markant, og disse to sektorer dermed signifikant har kunnet etablere sig med stor styrke i de globale



transportkæder. Såfremt den landbaserede transport i EU skal kunne indgå i et fortættet samspil med disse to sektorer, så er forudsætningen, at de politiske og økonomiske rammevilkår er ens – også på et vitalt område som cabotage.

Den foreslåede definition med blandt andet kravet om højst tre cabotagekørsler samt forslaget bestemmelse om kontrol, herunder dokumentkrav, rummer efter HTS's vurdering en risiko for, at nogle medlemslande vil kunne skabe hindringer for udenlandske transportvirksomheders lovlige aktiviteter. Der består således en ikke ubetydelig risiko for, at forslaget på dette punkt vil kunne føre til egentlige handelshindringer.

International Transport Danmark (ITD) hilser det generelt velkommen, at Kommissionen vælger at fremsætte forslag til forordninger, som med stor fordel vil afløse de hidtidige direktiver på området. Forordninger medvirker i modsætning til direktiver alt andet lige til at sikre en øget konkurrencelighed i EU på vejtransportområdet.

ITD er imod forslagene om de markante begrænsninger vedr. cabotage, der foreslås af Kommissionen.

Cabotagekørsel er efter ITD's opfattelse en vigtig forudsætning for, at danske transportvirksomheder kan udføre effektive transport- og logistikløsninger i EU. ITD mener, at forslaget om cabotage begrænset til maksimalt tre ture inden for syv dage er i direkte modstrid med EU's grundlæggende princip om vares frie bevægelighed og ideen om det Indre Marked.

ITD lægger endvidere vægt på, at forslaget konsekvens vil medføre mere tomkørsel og dermed en øget miljøbelastning. De begrænsninger, der er lagt op til, vil øge antallet af lastbiler væsentligt, hvilket der netop ikke er behov for på de europæiske veje.

ITD anbefaler, at Danmark arbejder for at cabotageforslaget ikke fremmes. Forslaget kan i sin yderste konsekvens ødelægge den vigtige internationale transportsektor, som Danmark i dag råder over.

Af Kommissionens bemærkninger til artikel 8 lægges der op til, at CMR-fragtbrevets tilstedeværelse i køretøjet er afgørende for en landevejskontrol ved cabotagekørsel. ITD ønsker her at pege på, at CMR-fragtbrevet – om end det er almindeligt anvendt – ikke ifølge CMR-konventionen skal medbringes i en lastbil. ITD er enige i, at fragtbrevsoplysningerne, der fremgår af Artikel 8-udkastet, bør og skal være til stede i en lastbil – men formelt set kan det godt være på anden måde end lige netop et CMR-fragtbrev.

Det fremgår af bemærkning nr. 13 til forslaget, at bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere finder anvendelse, når en transportvirksomhed med henblik på cabotagekørsel udstationerer arbejdstagere, der har et ansættelses-



forhold til virksomheden, i en anden medlemsstat end den, hvor de normalt er beskæftiget.

ITD stiller i den forbindelse spørgsmålet om relevansen af denne bemærkning. Bestemmelsen er overflødig, idet internationale mobile transportarbejdere allerede er omfattet af Rådets direktiv om udstationering. I øvrigt vil transportvirksomheder, der udstationerer arbejdstagere, næppe udstationere chauffører til brug herfor, hvis forslaget om højst tre cabotagekørsler måtte blive gennemført.

ITD hilser forslaget om en standardisering af dokumentkravene i forbindelse med Fællesskabstilladelser og førerattest velkommen.

ITD mener, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis Fællesskabstilladelsen og førerattesten ikke alene er udfærdiget på det(de) pågældende medlemsstat(er)s sprog, men derudover også på ét eller flere hovedsprog i EU (f.eks. engelsk, fransk, tysk). En sådan oversættelse vil forenkle landevejskontroller for både chauffør, vognmand og den kontrollerende myndighed.

ITD mener, at det vil være hensigtsmæssigt, om det på Fællesskabstilladelsen fremgår, at den berettiger til kørsel med lastbiler over 3,5 tons tilladt totalvægt. En sådan vægtgrænse fremgår ikke af Fællesskabstilladelsen i dag, men erfaringer fra udførte kontroller i adskillige år i EU-landene viser, at der er behov for, at vægtangivelsen fremgår af tilladelsen.

Ifølge artikel 12 indføres en ny procedure, som medlemsstaterne skal følge, når de konstaterer en overtrædelse, der er begået af en transportvirksomhed, som ikke er hjemmehørende i den pågældende medlemsstat. ITD mener, at der med bestemmelsen åbnes op for, at for eksempel en polsk virksomhed, der måtte begå overtrædelser i Danmark, kan blive retsforfulgt i Polen – ligesom det samme kunne ske for en dansk vognmand ved dennes mulige overtrædelse i Polen.

ITD frygter, at sådanne bestemmelser - indeholdende detaljerede oplysninger - vil kunne være konkurrenceforvridende, ligesom bestemmelserne vil medføre utryghed i mange transportvirksomheder. ITD afviser derfor artiklens nuværende ordlyd.

Bestemmelsen i artikel 13 "Indførelse i nationalt register" synes også at udgøre et retssikkerhedsmæssigt problem.

Dansk Transport og Logistik (DTL) påpeger, at forslagene præsenteres som et bidrag til kampagnen for bedre lovgivning og en lettelse af de administrative byrder, og at en analyse har vist, at gennemføres Kommissionens forslag som fremlagt kan det spare erhvervet og myndigheder for 190 mio. euro om året.



DTL påpeger dog, at den økonomiske fordel ikke er fordelt på lande og man kan derfor ikke se den specifikke fordel for Danmark.

Forslagene har endvidere til hensigt at stramme op for adgang til erhvervet og til markedet godstransport for at sikre, at alle operatører konkurrerer på de samme vilkår. Selvom der således samlet set er en positiv økonomisk effekt fra Kommissionens forslag, er der operatører i EU, der vil blive tvunget til at hæve sine standarder. Det er klart, at dette vil være en udgift, men for det samlede erhverv i EU betragter Kommissionen denne udvikling som positiv og en forbedring af standarderne.

DTL efterspørger de konkrete tal for det danske transporterhverv, idet DTL har som udgangspunkt, at erhvervets administrative udgifter ikke må stige som følge af forslaget.

Teknisk set er lovforslagene fremsat i forordningsform. Det betyder mere ens lovgivning på tværs af EU, men også at muligheden for nationale særregler bliver mindre. De danske standarder på området hører til de højeste i EU, hvorfor udgangspunktet vil være, at den nye lovgivning skal ende så tæt på danske tilstande som muligt.

I stedet for de gældende regler om, at cabotage skal være "midlertidig" kørsel, stilles nu i forslagets artikel 8 forslag om, under hvilke vilkår en vognmand har ret til at udføre cabotage i et andet medlemsland. Det er derimod op til de enkelte medlemslande om de vil fastsætte lempeligere regler for cabotage på medlemslandets eget område.

Efter forslaget kan en lastbil udføre op til tre cabotage operationer i et land i forlængelse af en international transport inden bilen skal forlade landet igen, og senest efter 7 dage. Forslaget stiller krav til hvilke oplysninger, der skal foreligge for, at myndighederne skal kunne kontrollere, hvornår lastbilen kom ind i landet første gang, ligesom der stilles krav om dokumentation for udført cabotagekørsel.

Dokumentationen for, at forholdet er lovligt, er diverse oplysninger om, hvornår lastbilen er kørt ind i landet m.m. Oplysningerne fremgår alle af CMR-fragtbrevet, som transporten er forpligtet til at bruge ved de internationale transporter. For selve cabotageoperationerne kræves der tillige diverse oplysninger om hver enkelt kørsel, idet der dog ikke stilles særlige formkrav til dokumentationen.

DTL vurderer, at Kommissionens forslag er et afbalanceret forsøg på at bringe mere klare forhold i EU's marked for vejtransport. Der vil imidlertid ikke være tvivl om, at de enkelte medlemsstater af kontrollensyn vil stille formaliserede krav til dokumentationen som en følge af en strammere definition af begrebet "midlertidig" kørsel. Det bemærkes, at denne risiko også i vidt omfang er til



stede i dag, hvor blandt andre Tyskland har varslet, at man ønsker at stille dokumentationskrav - for eksempel i form af logbøger.

Forslaget fjerner også et hul i lovgivningen, hvorefter man kun behøver EU-tilladelse ved kørsel med bil over 6 tons tilladt totalvægt. Grænsen for national vognmandstilladelse har længe gået ved 3,5 tons, og efter de nye forslag ensrettes reglerne, så alle krav til tilladelse starter ved 3,5 tons. DTL støtter dette forslag.

Også i dette forslag stilles der krav om bedre registrering af overtrædelser (elektronisk) og bedre udveksling mellem medlemslandene om overtrædelser.

Forslaget angiver endvidere mere præcise standarder for, hvordan en EU-tilladelse skal se ud, hvilket vil fjerne en mængde sager, hvor udenlandske myndigheder ikke umiddelbart har villet anerkende danske EU-tilladelser, hvorfor forslaget umiddelbart støttes af erhvervet.

Forslaget fjerner endelig en mængde særbestemmelser og sammenskriver flere ældre lovgivninger. Dette støttes af DTL, og samtidig skal man fra erhvervets side stille forslag om, at denne særlige forordning skrives ind i ovennævnte adgangsforskrift og at der gives adgang til helt at fjerne de nationale tilladelser og erstatte dem med EU-tilladelser. Dette vil svare til en mangeårig realitet i Danmark, hvor man automatisk har været berettiget til en EU-tilladelse, hvis man har en national vognmandstilladelse.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.

Forslaget vurderes umiddelbart ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, men det kan ikke udelukkes, at der vil kunne forekomme visse udgifter i forbindelse med indførelse af de foreslåede nationale registre. Finansieringen af eventuelle udgifter forbundet med forslaget vil blive afklaret mellem Finansministeriet og det ansvarlige ressortministerium.

På europæisk plan forventes forslaget at medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der er tale om en sammenskrivning af flere forordninger samt et direktiv med en regelforenkling til følge. Den af Kommissionen foretagne konsekvensanalyse viser, at nærværende forordning i sammenhæng med de andre to forordninger, som foreslås på samme tid (buskørsel og adgang til erhvervet) vil mindske konkurrenceforvridningen, øge overholdelsen af sociale og trafikikkerhedsmæssige regler og give medlemsstaterne mulighed for at nedbringe de administrative omkostninger med op til 190 mio. EUR pr. år. I forhold til administrative konsekvenser forventes forslaget at skabe større gennemsikuelighed for transportvirksomheder og for myndigheder som følge af, at forslaget forventes at medføre en forenkling, præcisering og en samordning af reglerne.



Endelig kan anføres, at Kommissionens konsekvensanalyse vurderer, at forslaget fører til reduceret miljøpåvirkning fra transporterhvervet.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens forklarende memorandum, at hovedformålet med forslaget er at præcisere allerede eksisterende fællesskabsregler, ligesom Kommissionen ønsker at styrke det eksisterende samarbejde og informationsudvekslingen medlemsstaterne imellem, hvilket kun kan opfyldes på fællesskabsplan og løses gennem fælles regler. Samlet set vurderes det, at ovenstående kun kan løses med Fællesskabets medvirken, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at adgangen til markedet for international godskørsel i sagens natur er international i sin natur. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel. Endvidere er regeringen enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver handling på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv over for, at Kommissionens samlede vejtransportpakke har til formål at forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af vejtransportlovgivningen.

Regeringen finder det endvidere hensigtsmæssigt, at Kommissionens forslag har til formål at harmonisere og forenkle EU-reglerne for adgang til markedet for international godskørsel.

Regeringen hæfter sig desuden positivt ved, at de foreliggende forslag i vid udstrækning allerede er opfyldt for Danmarks vedkommende.

Regeringen er principielt tilhænger af en fri markedsadgang. Regeringen anerkender, at der på fællesskabsniveau er behov for en administrerbar definition af cabotagekørsel, men lægger vægt på, at en sådan ikke i praksis indebærer en begrænsning af adgangen til cabotagekørsel.

Regeringen mener, at en administrerbar definition af cabotagekørsel er vigtig for at skabe klarhed og lige vilkår i forbindelse med håndhævelsen af reglerne i medlemslandene.

En klar og administrerbar definition af cabotagekørsel vil afhjælpe en tendens, hvor store medlemslande har indført eller varslet skærpede fortolkninger af cabotagekørsel.



Regeringen støtter endvidere Kommissionens forslag om forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne ved blandt andet forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne samt udveksling af oplysninger, såfremt det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger, og såfremt det ikke genererer ekstra administrative byrder for erhvervet og myndigheder.

Regeringen støtter de forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne, således at der sker en ensartet effektiv kontrol af erhvervet for derved at sikre, at transportvirksomheder kan konkurrere på lige og fair vilkår samtidig med, at der sker en styrkelse af færdselssikkerheden. Regeringen støtter en styrkelse af assistancen mellem medlemsstaterne imellem og ser tiltaget om, at overtrædelser af vejtransportlovgivningen uanset om de er begået i Danmark eller en anden medlemsstat, skal indgå i vurdering af, hvorvidt og hvordan der skal sanktioneres.

Fra dansk side er man opmærksom på, at aktiviteter i forhold til eventuel udvikling og administrering af nationale registre erfaringsmæssigt kan vise sig omkostningskrævende, og at indførelse af nationale registre skal tilføre en reel merværdi.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Overordnet set kan forhandlingssituationen skitseres som følgende:

- Alle lande stiller sig generelt positivt til forordningens hensigt om at sikre mere gennemsækelighed, klarere og enklere regler samt lettelse af administrative byrder. På trods af, at man er nået langt i transportarbejdsgruppens forhandlinger, er der vedrørende enkelte bestemmelser fortsat behov for yderligere drøftelse og præcisering. Landene er endvidere enige om, at der skal ske en tilpasning og en konsekvensrettelse af forslaget set i lyset af de forhandlinger og den enighed, der er nået vedrørende forslaget om adgang til erhvervet og markedet for buskørsel.
- For så vidt angår spørgsmålet om indførelse af de nationale registre og den dertil hørende udveksling af oplysninger, har Danmark i samarbejde med enkelte lande fået indført, at det oprindelige forslag fra Kommissionen om, at hele registeret skal være direkte tilgængeligt og indbyrdes forbundet, nu alene gælder for så vidt angår visse faktuelle oplysninger. Personfølsomme oplysninger, såsom overtrædelser og vurderingen af god skik, kan medlemsstaterne vælge alene at udlevere til andre medlemsstater på baggrund af en konkret anmodning. Dette vil betyde, at reglerne om beskyttelse af personfølsomme oplysninger iagttages.
- For så vidt angår spørgsmålet om assistance mellem medlemsstaterne imellem og sanktioner for overtrædelser af vejtransportlovgivningen, har Danmark arbejdet for, at myndighederne kan udøve skøn, når det skal vurderes, hvor-



vidt overtrædelser skal medføre sanktioner i form af midlertidig eller permanent tilbagekaldelse af fællesskabstilladelsen.

- Der tegner sig et positivt flertal for forslaget om harmonisering af fællesskabstilladelser, bekræftede kopier og førerattesten, og man er i arbejdsgruppen nået til enighed om sikkerhedsforanstaltninger på de bekræftede kopier af fællesskabstilladelsen. Fra dansk side kan man støtte dette forslag.
- Hvad angår spørgsmålet om cabotagekørsel tegner der sig et flertal for en definition på cabotagekørsel, som er på linie med Kommissionens oprindelige forslag. Et flertal af medlemsstater har, uanset ønsket om enten en større markedsåbning eller en begrænsning af markedsadgangen, kunne støtte op om og acceptere det kompromis der tegner sig, hvor det bliver tilladt at køre 3 ture indenfor 7 dage. Vedrørende dokumentationskravene for udførelse af cabotagekørsel, har Danmark arbejdet aktivt for, at kravene harmoniseres på EU-niveau. Bestemmelsen er nu formuleret således, at der ikke kan stilles yderligere dokumentationskrav nationalt.
- Danmark og enkelte andre lande støtter desuden et forslag om, at det skal være muligt at udføre cabotagekørsel i transitlande på vej tilbage til etableringslandet, såfremt det sker via den korteste rute hjem.
- En række lande, herunder Danmark, har arbejdet for indførelse af en revisionsklausul, der pålægger Kommissionen at tage ordningen op til revision med henblik på en mulig afregulering af cabotagekørsel, såfremt markedsituationen tillader det.

8. Europaparlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN) har den 22. januar 2008 vedtaget 35 ændringsforslag. Udvalget har den 12. februar 2008 fremlagt dets udkast til betænkning.

TRAN-udvalget har hovedsageligt koncentreret sig om cabotagekørsel samt gensidig assistance og hovedelementerne er følgende:

- Udvalget har indtaget en mere liberal tilgang til cabotagekørsel end Kommissionen. Udvalget støtter princippet om 3 ture indenfor 7 dage, men lægger op til, at det ikke skal være en betingelse, at køretøjet skal være fuldstændig aflæst for gods, førend cabotagekørsel påbegyndes. Kommissionen mener i overensstemmelse med et flertal af lande, at et køretøj skal være helt tomt for gods, førend man kan udføre cabotagekørsel.
- Udvalget foreslår, at det skal være muligt at udføre cabotagekørsel i transitlande på vej tilbage til etableringslandet, såfremt det sker via den korteste rute hjem, hvilket er i overensstemmelse med det af Danmark og en række andre lande støttede forslag. Kommissionen støtter ikke forslaget.



- Udvalget foreslår videre en gradvis afregulering af cabotagekørsel og fastsætter en bindende dato for den endelige liberalisering. Kommissionen kan leve med en gradvis afregulering, men mener ikke, at der kan fastsættes en specifik dato. Et flertal af medlemsstaterne støtter Kommissionen fsva.udvalgets ændringsforslag.
- Udvalget foreslår endvidere, at der ikke kan stilles yderligere dokumentationskrav til cabotagekørsel. Kommissionen samt et flertal af lande kan støtte dette, da dette allerede er at finde i den nuværende ordlyd af forslaget.
- Udvalget foreslår derudover, at ”gentagne mindre overtrædelser” af vejtransportlovgivningen ikke skal medtages, da disse fortolkes og håndteres forskelligt i de enkelte medlemsstater. På grund af uensartetheden bør de efter udvalgets mening, ikke gøres til genstand for sanktioner på EU-niveau, hvilket Danmark og et betydeligt flertal af lande støtter op om.
- Udvalget foreslår også, at virksomheder forud for eventuel tilbagekaldelse, vil blive meddelt en advarsel, hvilket svarer til Danmarks og visse andre landes forslag.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt medlemmer af folketingsgrupperne til orientering på møde i Statsministeriet den 23. november 2007.



Dagsordenpunkt 2: Adgang til vejtransporterhvervet

KOM(2007) 263

Revideret notat

Forslaget er offentliggjort af Europa-kommissionen den 1. juni 2007 – dansk sprogversion af forslaget er modtaget den 11. juli 2007.

Resumé

Det foreliggende forordningsforslag skal ophæve direktiv 96/26/EF, der omhandler adgang til vejtransporterhvervet. Forslaget om fælles regler for adgang til vejtransporterhvervet fastsætter de forudsætninger, som alle virksomheder skal opfylde for at få tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet. Det tydeliggør de eksisterende retsregler og supplerer dem for at styrke helheden og sikre en effektiv og ensartet anvendelse. Forslaget indfører fælles bestemmelser om faktisk og stabil etablering af virksomhederne for at mindske konkurrenceforvridning, der skyldes såkaldte postkasseselskaber. Forslaget lægger op til harmonisering af de indikatorer, der bruges til at måle en virksomheds økonomiske grundlag og niveauet for de prøver, der godtgør de faglige kvalifikationer. Forslaget sikrer endvidere, at den person, der står som indehaver af en attest på faglige kvalifikationer, også faktisk leder transportaktiviteterne, og ikke kun agerer stråmand for ansøgningen om tilladelse. Endelig indfører forslaget elektroniske registre, der bla. skal sikre bedre overvågning og opfølgning af kontrol, som er målrettet mod risikobehæftede virksomheder.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er baseret på artikel 71 i Traktaten og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Formålet med forslaget er at supplere og revidere de eksisterende regler om adgang til vejtransporterhvervet og derved ophæve direktiv 96/26/EF.

Forslaget er et led i programmet om "bedre lovgivning" og er i overensstemmelse med Kommissionens intentioner om at forenkle og ajourføre fællesskabsretten. Det gør den ved at skabe mere loyale konkurrencevilkår i sektoren og mere gennemskuelige forhold for vognmandskunderne. Det vil i sidste ende bidrage til en mere effektiv transportbetjening med højere kvalitet. Det nye forslag, der nu fremsættes som forslag til forordning, vil ifølge Kommissionen indirekte forbedre trafiksikkerheden, fordi den vil medføre strengere overvågning af forsømmelige virksomheder, som indblandes mere i ulykker end andre. Den vil forbedre arbejdsvilkårene for de ansatte i vejtransporten ved at hæve de faglige kvalifikationer. Den vil også kunne styrke visse enkelt-



mandsvirksomheder over for deres ordregivere og beskytte dem mod kamouflerede ansættelsesforhold.

Moderniseringen af reglerne for adgang til vejtransporterhvervet, bl.a. ved indførelse af elektroniske registre, indgår i øvrigt i de skridt, der skal tages med det samme i henhold til det "handlingsprogram for reduktion af administrative byrder i Den Europæiske Union", som Kommissionen stillede forslag om den 24. januar 2007. Det Europæiske Råds konklusioner fra mødet den 8. og 9. marts 2007 opfordrer Parlamentet og Rådet til at prioritere disse hastetiltag særlig højt, og dermed til at behandle og vedtage dette forslag.

I sit lovgivningsprogram for 2006 annoncerede Kommissionen, at den ville gennemgå de regler, direktivet har medført, i detaljer for om nødvendigt at nå frem til en mere harmoniseret, enkel, kontrollerbar og effektiv måde at anvende dem på. Undersøgelsen er blevet gennemført på grundlag af en omfattende høring af de berørte parter og en konsekvensanalyse. Den viser, at medlemsstaterne har haft vanskeligheder ved at gennemføre direktivet og anvender det meget uensartet. Det er u hensigtsmæssigt på flere måder, f.eks.:

- Der er risiko for, at konkurrencen forvrides mellem på den ene side vognmænd, der har et egentligt forretningssted, hvor myndighederne kan kontrollere, om de opfylder mindstenormerne for adgang til erhvervet, og på den anden side de såkaldte postkasseselskaber, som kan undslippe dette tilsyn.
- Markedet præges af en vis uigennemskuelighed på grund af de uens mindstekrav til det økonomiske grundlag og de faglige kvalifikationer.
- Virksomheder, der er forsømmelige på grund af ringe kvalifikationer og svagt økonomisk grundlag, overlever ikke desto mindre og er dermed til fare i trafikken og til skade for vejtransportens samfundsøkonomiske effektivitet.
- De nationale myndigheder, der har til opgave at inddrage tilladelser fra virksomheder, som begår overtrædelser, arbejder uensartet og ukoordineret.

Kommissionen har valgt at bygge forslaget ud fra en harmoniserings-strategi, idet denne løsningsmodel vil bidrage til loyal konkurrence, forbedre overholdelsen af reglerne for vejtransport, navnlig sikkerhedsreglerne, og hæve branchens gennemsnitlige professionalitet. Forslaget tydeliggør de eksisterende retsregler og supplerer dem for at styrke helheden og sikre en effektiv og ensartet anvendelse.

- Det foreslås, at den ansvarlige leder må tage ansvaret for følgerne af sine beslutninger, hvorfor han bliver ansvarlig for overtrædelser, der begås som led i det arbejde, han leder.
- Det foreslås at fastsætte kriterier for, hvornår en virksomhed er stabilt og faktisk etableret i en medlemsstat, således at de nationale myndigheder kan overvåge dens adfærd på behørig vis.



- Det foreslås at indføre sammenlignelige økonomiske indikatorer til måling af en virksomheds økonomiske grundlag samt godkendelse af kursus- og prøvecentre.
- Det foreslås, at myndigheder, der konstaterer, at en vognmand ikke længere opfylder kravene til hæderlig vandel, økonomisk grundlag eller faglige kvalifikationer, skal udstede en advarsel til den pågældende, og hvis forholdene ikke bringes i orden inden en vis frist, skal myndighederne påføre vognmanden administrative sanktioner, som kan gå fra inddragelse af vognmandstilladelsen til diskvalifikation som ansvarlig leder.
- Det foreslås at indføre, at medlemsstaterne indbyrdes skal anerkende overtrædelser af EU's regler for vejtransport. Denne gensidige anerkendelse får betydning for bogføring af alvorlige gentagne overtrædelser, uanset hvor de er begået.
- Det foreslås at indføre elektroniske registre, der omfatter alle medlemsstater, for at nedsætte omkostningerne ved at følge og overvåge virksomhederne og for at lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne.
- Det foreslås at afskaffe visse undtagelsesordninger, idet disse ordninger ikke længere har nogen berettigelse og forvrider konkurrencen.

2. Gældende dansk ret

Adgangen til vejtransporterhvervet er reguleret i henholdsvis godskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 108 af 19. februar 2003 og i bekendtgørelse nr. 1489 af 12. december 2007 om godskørsel samt i buskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 19. februar 2003 og i bekendtgørelse nr. 1488 af 12. december 2007 om buskørsel. Der er bemyndigelse til gennemførelse af forordningsforslaget i godskørselslovens § 2, stk. 2 og i buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1. Vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre konsekvensændringer i gods- og buskørselsloven og de tilhørende bekendtgørelser.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Danske Regioner, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen Kollektiv Trafik (AKT), Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.), Chaufførernes fagforening, COIL, Danmarks Transport Akademi, Danmarks Transport Forskning, Dansk Erhverv, Dansk Førstehjælpsråd, Dansk Industri, Dansk Kollektiv Trafik (DKT), Dansk Kørelærer Union, Dansk Metal, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Biludlejere, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Datatilsynet, Den Danske Bilbranche, De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI), Det Centrale Handicapråd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finans-



ministeriet, Forenede Danske Motorejere, Forbrugerrådet, Forbrugerstyrelsen, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Handel, Transport og Service, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, International Transport Danmark, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Ligestillingsafdelingen, Miljøministeriet, Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling, Rigspolitiet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, SKAT, Teknisk Erhvervsskole Center, Trafikfunktionærernes fagforening, Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR), Turistvognmændenes arbejdsgiverforening (TA), Undervisningsministeriet, Vejdirektoratet, Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Fagligt Fælles Forbund (3F) tilslutter sig de generelle tanker og ønsker, som Kommissionen giver udtryk for, omkring en forenkling af regelsættet og en mere ensartet og transparent administration. 3F finder, at det er et afbalance-ret forslag, som de kan tilslutte sig.

Handel, Transport & Service (HTS) tilkendegiver, at de støtter sigtet med forslagene, der har til formål at skabe klarhed og gennemskuelse i de regelsæt, der fastlægger rammer og vilkår for godstransporten i EU.

Det er HTS' vurdering, at de foreliggende forslag, når de måtte blive vedtaget i de respektive EU-organer, vil bidrage til at sikre en ensartet og lige konkurrence blandt transportvirksomheder, der opererer i EU.

HTS vurderer, at de foreliggende forslag teknisk og indholdsmæssigt er på linje med gældende danske regler.

International Transport Danmark (ITD) hilser det generelt velkommen, at Kommissionen vælger at fremsætte forslag til forordninger, som med stor fordel vil afløse de hidtidige direktiver på området. Forordninger medvirker i modsætning til direktiver alt andet lige til at sikre en øget konkurrencelighed i EU på vejtransportområdet.

ITD hilser det velkommen, at Kommissionen med forslagene søger at opnå en forenkling af de gældende regler om adgang til godstransporterhvervet.

ITD mener generelt, at de danske regler i den nuværende godskørselslov allerede tager højde for de fleste elementer i Kommissionsforslaget. Der er derfor snarere tale om stramninger i forhold til andre EU-landes hidtidige adgangskrav, og ITD håber, at de nye forslag fra Kommissionens side kan medvirke til en yderligere fair og ens konkurrence blandt EU-landenes vognmandsvirksomheder.

Artikel 3 og 5 i forslaget fastsætter fælles regler, hvorefter kun virksomheder, der har et faktisk etableret og stabilt forretningssted, kan få tilladelse til at ud-



øve erhvervet. ITD er enig i formålet med bestemmelsens hensigt, nemlig at sikre, at transportvirksomhederne er underkastet ens regler i alle EU-lande.

Bestemmelsen i Artikel 5 c, der omhandler ”driftscentral (”operating centre”) er ikke nødvendig, hvorfor ITD foreslår, at ordet helt fjernes. En virksomhed kan efter ITD’s opfattelse udmærket drives i henhold til gældende etableringskrav (”et faktisk og etableret forretningssted”) - uden at skulle være forpligtet til at råde over en driftscentral. I Danmark er der i dag ikke et sådant krav - til gengæld kræves et CVR-nummer, som ITD mener, er fuldt tilstrækkeligt til at sikre den fornødne kontrol fra myndighedsside i forhold til virksomheden.

Artikel 4 omhandler bestemmelserne for den såkaldte ”ansvarlige leder”, herunder dennes ansvar. ITD er principielt enig i bestemmelsernes indhold, men peger på artikel 4, stk. 2. litra c., hvoraf fremgår, at en person højst kan fungere som ansvarlig leder for fire forskellige virksomheder, hvis transportarbejde udføres med højst tolv køretøjer i alt. ITD savner en begrundelse for bestemmelsen og foreslår, at den helt fjernes. Bestemmelsen kan være umulig at kontrollere, ligesom det synes tilfældigt med netop højst 4 forskellige virksomheder og højst 12 køretøjer i alt.

En effektiv måde at sikre kravene til den ansvarlige leder på er den procedure, som anvendes i Danmark. Herhjemme forlanger og kontrollerer Færdselsstyrelsen et vist lønningsniveau for den ansvarlige leder i virksomheden. Den danske ordning sikrer imødegåelse af stråmandsvirksomhed, og ITD kan derfor anbefale, at en tilsvarende bestemmelse indføres i EU’s kommende adgangsbestemmelser.

Af artikel 15 fremgår bestemmelser om nationale elektroniske registre over vejtransportvirksomheder i de enkelte medlemsstater – på EU-plan fra 2011. ITD foreslår i den forbindelse, at disse registre for samtlige EU-lande gøres tilgængelige for offentligheden via Internettet. Der bør i den sammenhæng naturligvis tages hensyn til registerlovgivningen i de enkelte lande, og en egnet model for offentliggørelsen kan være de standarddata, som i dag fremgår af Færdselsstyrelses hjemmeside.

I udkastet til den ny forordning fremgår der intet om bestemmelser på forsikringsområdet. ITD mener, at der er behov for at sikre, at en EU-vognmand, der udfører grænseoverskridende landevejstransporter, bør være omfattet af minimumsregler for syge-rets-hjælps-, ansvars-, og fragtføreransvarsforsikring.

Dansk Transport og Logistik (DTL) påpeger, at forslagene præsenteres som et bidrag til kampagnen for bedre lovgivning og en lettelse af de administrative byrder, og at en analyse har vist, at gennemføres Kommissionens forslag som fremlagt kan det spare erhvervet og myndigheder for 190 mio. euro om året.



DTL påpeger dog, at den økonomiske fordel ikke er fordelt på lande og man kan derfor ikke se den specifikke fordel for Danmark.

Forslagene har endvidere til hensigt at stramme op for adgang til erhvervet og til markedet godstransport for at sikre, at alle operatører konkurrerer på de samme vilkår. Selvom der således samlet set er en positiv økonomisk effekt fra Kommissionens forslag, er der operatører i EU, der vil blive tvunget til at hæve sine standarder. Det er klart, at dette vil være en udgift, men for det samlede erhverv i EU betragter Kommissionen denne udvikling som positiv og en forbedring af standarderne.

Teknisk set er forslagene fremsat i forordningsform. Det betyder mere ens lovgivning på tværs af EU, men også at muligheden for nationale særregler bliver mindre. De danske standarder på området hører til de højeste i EU, hvorfor udgangspunktet vil være, at den nye lovgivning skal ende så tæt på danske tilstande som muligt.

Forslaget fjerner den hidtidige skelnen mellem national og international transport, hvilket svarer til den ordning man har haft i Danmark i mange år og som derfor umiddelbart støttes af DTL.

DTL er imod postkasseselskaber. DTL finder det derfor rigtigt, at virksomheden skal være etableret formelt og reelt i en medlemsstat. Kommissionens forslag vil dog øge danske virksomheders administrative byrder, og da postkasseselskaber ikke er et problem i Danmark, kan DTL ikke støtte Kommissionens metoder til at undgå postkasseselskaber.

Dette begrundes i, at forslaget stiller som adgangskrav, at virksomheden har indkøbt eller lejet køretøjer før den bliver godkendt. Det betyder at virksomheder skal foretage betydelige investeringer før den overhovedet er blevet godkendt.

DTL mener, at en virksomhed skal kunne ansøge om tilladelse uden at kunne dokumentere ejer/lejerskab til sit produktionsapparat. Samtidig skal den, der aktuelt driver vognmandsvirksomhed være fri til at drive dette på subcontractor basis.

Forslaget stiller også som adgangskrav, at en virksomhed skal have et tilstrækkeligt antal parkeringspladser til virksomhedens køretøjer før godkendelse. Forslaget afspejler retstilstanden i flere EU-lande, men er efter danske forhold meget belastende og helt nyttesløst. Det betyder en større administrativ byrde på danske virksomheder og vil være vanskeligt at kontrollere og håndhæve.

Kommissionen præciserer ligeledes kravene til den ansvarlige leder af virksomheden og hvorledes ansvaret fordeles, når en person stiller sin faglig dyg-



tighed til rådighed for en transportvirksomhed for at den kan opfylde kravene. Denne del af forslaget støttes af DTL.

Kommissionen indfører i samme moment i artikel 4 helt nye forretningsområder ved at åbne op for, at en selvkørende vognmand faktisk ikke behøver at have været på vognmandskursus m.v. - men blot kan "købe" sig til en ansvarlig leder. Der stilles en række krav til denne ansvarlige leder om, at man ikke må betjene mere end fire virksomheder med sammenlagt 12 køretøjer ad gangen - og at den ansvarlige leder i øvrigt ikke er transportkøber.

DTL betragter umiddelbart dette som en pragmatisk ordning, men det vil ifølge DTL være vanskeligt at administrere og givetvis give anledning til omgåelse. På den anden side vil det ifølge DTL give mindre, personligt ejede virksomheder mulighed for at ansætte en ansvarlig leder, hvilket lovgivningen ikke giver mulighed for i dag.

DTL er dog samlet set skeptisk over for denne del af forslaget.

Forslagets artikel 6, angiver en liste over konkrete overtrædelser, der kan give anledning til tilbagekaldelse af tilladelser. Det anføres endvidere, at Kommissionen skal fremlægge en liste over yderligere overtrædelser. En sådan liste findes også i den danske godskørselslov, men de to lister er ikke identiske.

Listen i forslaget anfører eksempelvis ikke, at overtrædelser af dyreværnslovgivningen kommer i betragtning, hvilket er højt på dagsordenen i den danske debat. DTL anbefaler derfor, at man fra dansk side gør opmærksom på problemstillingen og får den afklaret i det videre forløb.

Forslagets artikel 7 vedrører egenkapitalkravene. De gældende danske krav (150.000 kr. (20.000 EUR) for de første 2 tilladelser og herefter 40.000 kr. (5.300 EUR) for hver yderligere) er højere end EU-kravene. Da der ikke gives adgang til nationale undtagelser i dette tilfælde vil EU's krav fremtidigt være gældende 9.000 EUR for første tilladelse og 5.000 EUR for hver yderligere omregnet til danske kroner, hvilket reguleres for inflation m.v. hvert 5. år. Det virker umiddelbart besværligt og vil give "skæve" tal i danske kroner, der vil være vanskelige at regne på. DTL foreslår derfor, at der gives lande, der ikke er medlemmer af eurozonen mulighed for at fortsætte gældende praksis i det omfang at den ikke går under kravene i forordningen. Alternativt kan der gives adgang til at omregne op til nærmest hele 1.000 i deres lokale valuta.

Artikel 8 omhandler uddannelseskravene. Således kræves for eksempel 140 timers undervisning for at man kan opnå faglig dygtighed. De danske kurser har pt. en længde på 144 lektioner. Spørgsmålet er, om EU her lægger op til en stramning i forhold til de eksisterende danske regler. DTL anbefaler at ordet "timer" erstattes af "lektioner" således at den danske ordning ikke skal ændres.



Samtidig bibeholdes muligheden for helt eller delvis at godkende personer, der har særlige kvalifikationer eller uddannelser. Denne mulighed er kun delvis udnyttet i dansk lovgivning og det anbefales af DTL, at muligheden bruges i videre omfang for at højne uddannelsesniveaueet i det danske transporterhverv.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.

Forslaget vurderes umiddelbart ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, men det kan ikke udelukkes, at der vil kunne forekomme visse udgifter i forbindelse med indførelse af de foreslåede nationale registre. Finansieringen af eventuelle udgifter forbundet med forslaget vil blive afklaret mellem Finansministeriet og det ansvarlige ressortministerium.

På europæisk plan forventes forslaget at medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der er tale om en både tydeliggørelse af eksisterende regler samt en supplerende af reglerne for at styrke helheden og sikre en effektiv og ensartet anvendelse. Den af Kommissionen foretagne konsekvensanalyse viser, at nærværende forordning i sammenhæng med de andre to forordninger, som foreslås på samme tid (adgang til markedet for gods- og buskørsel) vil mindske konkurrenceforvridningen, øge overholdelsen af sociale og trafikikkerhedsmæssige regler og give medlemsstaterne mulighed for at nedbringe de administrative omkostninger med op til 190 mio. EUR pr. år.

I forhold til administrative konsekvenser forventes forslaget at skabe større gennemskuelighed for transportvirksomheder og for myndigheder som følge af, at forslaget forventes at medføre en forenkling, præcisering og en samordning af reglerne.

Endelig kan anføres, at Kommissionens konsekvensanalyse vurderer, at forslaget fører til reduceret miljøpåvirkning fra transporterhvervet.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens forklarende memorandum, at hovedformålet med forslaget er at harmonisere de nationale regler, som regulerer adgangen til erhvervet, således at det indre marked gøres mere effektivt. Endvidere ønsker Kommissionen at styrke det eksisterende samarbejde og informationsudvekslingen medlemsstaterne imellem, hvilket kun kan opfyldes på fællesskabsplan og løses gennem fælles regler. Samlet set vurderes det, at ovenstående kun kan løses med Fællesskabets medvirken, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at en harmonisering af reglerne om adgangen til erhvervet bedst løses på EU-niveau. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige re-



guleringsmiddel. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv over for, at Kommissionens samlede vejtransportpakke har til formål at forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af vejtransportlovgivningen.

Regeringen finder det endvidere hensigtsmæssigt, at Kommissionen har fremsat forslag, der skal præcisere de eksisterende regler for adgangen til vejtransporterhvervet og supplere dem, således at der sikres en større grad af ensartethed samtidig med, at der sikres en effektiv anvendelse af reglerne.

Regeringen finder, at det foreliggende forslag overordnet set er på linie med gældende danske regler. Forslaget indeholder dog nogle nye elementer i relation til spørgsmålet om den ansvarlige leder, etablering, vandel, økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer, der adskiller sig fra de nugældende krav, som virksomheder skal opfylde for at få tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet. Efter at forslaget har været behandlet intenst i transportarbejdsgruppen og rækkevidden af de nye bestemmelser er blevet afdækket, finder Regeringen, at der i det store hele kan støttes op om forslaget. Regeringen vil herunder lægge vægt på, at der hverken stilles unødige krav eller genereres ekstra administrative byrder for myndigheder og erhvervet.

Regeringen støtter endvidere Kommissionens forslag om forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne ved blandt andet forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne samt udveksling af oplysninger, såfremt det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger, og såfremt det ikke genererer ekstra administrative byrder for erhvervet og myndigheder.

Fra dansk side har man arbejdet aktivt for, at myndighederne kan udøve skøn, når det skal vurderes, hvorvidt overtrædelser af vejtransportlovgivningen skal medføre fortabelse af god skik, herunder spørgsmålet om vandel. Fra dansk side støtter man forslagens formål om at forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af vejtransportlovgivningen, men man vil samtidig sikre, at der bliver truffet proportionale og konkrete afgørelser, og at der ikke sker en automatisk fortabelse af god skik.

Regeringen lægger vægt på, at vognmænd med allerede erhvervede rettigheder til vejtransporterhvervet (de såkaldte grandfather rights) ikke vil blive omfattet af kravet om prøve vedrørende faglige kvalifikationer, når forordningen træder i kraft.

Regeringen støtter de forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne således, at der sker en ensartet effektiv kontrol af erhvervet for derved at sikre, at transportvirksomheder kan konkurrere på lige og fair vilkår samtidig med, at der sker en styrkelse af færdselssikkerheden.

Fra dansk side er man opmærksom på, at aktiviteter i forhold til eventuel udvikling og administrering af nationale registre erfaringsmæssigt kan vise sig omkostningskrævende, og at indførelse af nationale registre skal tilføre en reel merværdi.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Overordnet set kan forhandlingssituationen skitseres som følgende:

- Alle lande stiller sig generelt positivt til forordningens hensigt om at sikre mere gennemsækelighed, klarere og enklere regler samt lettelse af administrative byrder. På trods af, at man er nået langt i transportarbejdsgruppens forhandlinger, er der vedrørende enkelte bestemmelser fortsat behov for yderligere drøftelse og præcisering. Landene er endvidere enige om, at der skal ske en tilpasning og en konsekvensrettelse af forslaget set i lyset af de forhandlinger og den enighed der er nået vedrørende forslaget om adgang til markedet for gods- og buskørsel.
- For så vidt angår spørgsmålet om god skik, og hvilke overtrædelser der skal kunne medføre et tab heraf, synes landene umiddelbart at være nået til enighed om, at "gentagne mindre overtrædelser" af vejtransportlovgivningen ikke skal medtages i vurderingen af god skik. Der forhandles fortsat om, hvorvidt "alvorlige overtrædelser" skal medtages i vurderingen af god skik, eller om det alene skal være de "mest alvorlige overtrædelser", som opregnet i forslagets Annex III.

Danmark er fortalere for, at kun de "mest alvorlige overtrædelser" skal kunne medføre tab af god skik, ligesom der skal overlades så stort et skøn som muligt til myndighederne til at vurdere, om det ville være proportionalt at fratage nogen deres gode skik og dermed risikere en tilbagekaldelse af tilladelser.

- For så vidt angår spørgsmålet om myndighedernes kontrol af, hvorvidt betingelserne for tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet fortsat er opfyldt, har Danmark arbejdet for, at den systematiske femårige kontrol af transportvirksomhederne gradvist overgår til, at myndighederne alene foretager målrettede kontroller i overensstemmelse med et risikoklassificeringssystem i henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006. Dette er der generel tilslutning til blandt medlemsstaterne, idet der dog indtil 2015 er en forpligtelse til at foretage de femårige kontroller.



- Vedrørende definitionen af ”den ansvarlige leder” er der fortsat forhandlinger om den nærmere rækkevidde. Bestemmelsen giver i sin nuværende ordlyd en bredere mulighed for at anvende ansvarlige ledere i transportvirksomheder sammenholdt med den danske retstilstand. Danmark arbejder for, at bestemmelsen kan administreres således, at der dæmmes op for stråmandsvirksomhed.
- For så vidt angår medlemsstaternes behandling af ansøgninger synes der enighed om, at myndighedernes sagsbehandling ikke må overstige tre måneder medmindre, der er tale om helt exceptionelle grunde. Vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt medlemsstaterne systematisk skal sikre sig, at den ansvarlige leder ikke har mistet sin gode skik i en af de øvrige medlemsstater, har Danmark – for at begrænse de administrative byrder - arbejdet aktivt for og fået indført, at myndighederne alene skal høre den medlemsstat, hvor der er mistanke om, at den pågældende person har fungeret som ansvarlig leder. Enkelte lande samt Kommissionen støtter den oprindelige ordlyd, hvor medlemsstaterne systematisk skal foretage høring i de øvrige 26 medlemsstater.
- Kommissionens oprindelige forslag vedrørende spørgsmålet om allerede erhvervede rettigheder ville have medført, at alle vognmænd med erhvervede rettigheder efter 1. januar 2012, ville skulle bestå en prøve vedrørende faglig dygtighed. Danmark har i forhandlingerne lagt vægt på, at danske vognmænd med erhvervede rettigheder ikke ville blive omfattet af et bebyrdende prøvekrav efter 2012. Bestemmelsen er nu ændret således, at vognmænd der har været i branchen i mere end 20 år før forordningens ikrafttræden, vil kunne undtages for kravet om prøve. Fra dansk side støtter man dette forslag.
- For så vidt angår spørgsmålet om indførelse af de nationale registre og den dertil hørende udveksling af oplysninger, har Danmark i samarbejde med enkelte lande fået indført, at det oprindelige forslag fra Kommissionen om, at hele registeret skal være direkte tilgængeligt og indbyrdes forbundet, nu alene gælder for så vidt angår de faktuelle oplysninger. Personfølsomme oplysninger, såsom overtrædelser og vurderingen af god skik, kan medlemsstaterne vælge alene at udlevere til andre medlemsstater på baggrund af en konkret anmodning. Dette vil betyde, at reglerne om beskyttelse af personfølsomme oplysninger iagttages.
- Enkelte lande ønsker, at køretøjets nummerplade skal indføres i det nationale register. Danmark arbejder i fællesskab med række andre lande aktivt for, at dette ikke bliver en realitet. Danmark ønsker at sikre en effektiv og ensartet kontrol af transportvirksomhederne med en dertil følgende styrkelse af færdselssikkerheden, men kontrollen skal dog være proportional i forhold til de administrative byrder.

8. Europaparlamentets udtalelser



Europa-Parlamentets transportudvalg har den 25. februar 2008 haft første drøftelse af ændringsforslag til Kommissionens forslag. Udvalget forventes at vedtage ændringsforslag med udgangen af marts 2008.

Indholdsmæssigt drejer det sig bl.a. om følgende:

- I artikel 4 om de betingelser, der skal opfyldes for at blive ansvarlig leder, finder udvalget, at der ikke er tænkt på det tilfælde, hvor en enkelt person har aktiemajoriteten i en mindre virksomhed. Hvis de relevante betingelser er opfyldt, bør den pågældende - efter udvalgets opfattelse - kunne varetage hvervet som ansvarlig leder.
- Udvalget foreslår, at der opstilles en liste over, hvilke kategorier og hvilke former for overtrædelser der kan medføre, at en virksomhed ikke længere opfylder god skiks kravet. Ændringer til denne liste skal vedtages efter den nye komitologiprocedure.
- Udvalget foreslår, at der senest den 1. januar 2010 fastlægges en minimumstruktur for de data, der skal tilgå det nationale register. Videre foreslås, at andre myndigheder kun har adgang til visse oplysninger, hvis de har kontrol- og sanktionsbeføjelser inden for vejtransportområdet.
- Udvalget er imod Kommissionens forslag om, at visse allerede etablerede virksomheder, skal have grandfather rights.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt medlemmer af folketingsgrupperne til orientering på møde i Statsministeriet den 23. november 2007.



Dagsordenpunkt 3: Adgang til markedet for buskørsel

KOM(2007) 264

Revideret notat

Forslaget er offentliggjort af Europa-kommissionen den 1. juni 2007 – dansk sprogversion af forslaget er modtaget den 11. juli 2007.

Resumé

Forslaget konsoliderer og sammensmelter forordning (EØF) nr. 684/92, der tillader virksomheder, der har en EF-tilladelse, at udføre international buskørsel på Fællesskabets område - på nær international rutekørsel, som kræver særlig tilladelse, og forordning (EØF) nr. 12/98, der giver virksomheder, der har en EF-tilladelse, som er udstedt af én medlemsstat, mulighed for midlertidigt at udføre national buskørsel i en anden medlemsstat (cabotagekørsel). Forslaget præciserer de eksisterende regler og supplerer dem, således at der sikres en større grad af ensartethed og garanteres en effektiv anvendelse. Forslaget introducerer desuden ændringer, såsom en mere enkel og hurtigere procedure for behandling af ansøgninger om tilladelse til international rutekørsel, en mere enkel og standardiseret EF-tilladelse, således at administrative byrder reduceres, samt øget samarbejde medlemsstaterne imellem via informationsudveksling, således at der i højere grad kan idømmes sanktioner hen over landegrænserne.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er baseret på artikel 71 i Traktaten og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Formålet med forslaget er at revidere og konsolidere forordning (EØF) nr. 684/92 og forordning (EØF) nr. 12/98.

Forslaget er et led i programmet om "bedre lovgivning" og er i overensstemmelse med Kommissionens intentioner om at forenkle og ajourføre fællesskabsretten. Der er lagt særlig vægt på at forenkle reglerne og skabe bedre sammenhæng mellem reglerne om offentlige tjenesteydelser og de andre regler om vejtransport, herunder navnlig forordning (EØF) nr. 881/92 og forordning (EØF) nr. 3118/93 om adgang til godskørselserhvervet direktiv 96/26/EF, der fastlægger de grundlæggende betingelser for at få adgang til erhvervet og for overvågning heraf.

Den nye forordning bidrager indirekte til en forbedret trafiksikkerhed i form af en strengere overvågning af transportvirksomheder, der opererer i flere med-



lemsstater, og sikrer overensstemmelse med de nye regler for offentlige tjenesteydelser inden for vej- og jernbanetransport.

Det fremgår af en række undersøgelser, en offentlig høring og en konsekvensanalyse af buskørselsmarkedet, at både de nuværende bestemmelser manglende klarhed og deres kompleksitet gør dem vanskelige at håndhæve, foruden at det medfører unødvendige administrative byrder inden for følgende områder:

- Forordningens anvendelsesområde er uklart for så vidt angår EU-transportvirksomheders befordring af personer til og fra tredjelande og transitmedlemsstater.
- Ved forordning (EØF) nr. 684/92 er der fastlagt en tilladelsesordning for international rutekørsel med personer. Transportvirksomheder, som ønsker at drive en international rute, er nødt til at ansøge om en tilladelse. I forbindelse med hver ansøgning skal de nationale myndigheder indhente et tilsagn hos destinationsmedlemsstaten, høre transitlande, vurdere konsekvenserne af at indføre ruten og meddele ansøgeren, hvorvidt de godkender eller afviser ansøgningen. Denne procedure anses navnlig af transportbranchen for at skabe store hindringer for nye aktørers markedsgang og unødvendige administrative byrder.
- Udvekslingen af information medlemsstaterne imellem, som allerede er fastlagt i de gældende regler, lader til at være ret ineffektiv. Som følge heraf behøver transportvirksomheder, som driver virksomhed i en anden medlemsstat end den, hvor de er etableret, nærmest ikke at frygte nogen administrative sanktioner, og det kan medføre konkurrenceforvridning mellem disse virksomheder, der måske er mindre tilbøjelige til at overholde reglerne, og andre virksomheder.
- De mange forskellige anvendte formater af EF-tilladelsen og bekræftede kopier heraf skaber problemer i forbindelse med kontroller og fører ofte til kostbare tidstab for transportvirksomheder og håndhævelsesorganer.

Kommissionen har valgt at bygge forslaget ud fra en harmoniseringsstrategi, som indebærer en sammensmeltning og forenkling af teksterne, herunder navnlig tilladelsesproceduren for international rutekørsel, samtidig med at adgangen til erhvervet harmoniseres og overvågning og kontrol forbedres. Denne strategi giver en forbedret overholdelse af vejtransportreglerne og nedbringer de administrative omkostninger. Den vil også mindske hindringerne for nye aktørers adgang til markedet for international passagerbefordring.

- Forslaget lægger op til en mere enkel og hurtigere godkendelsesprocedure for international rutekørsel: Visse årsager til afslag, som er fastsat i den nuværende godkendelsesprocedure, er forældede og bør fjernes. Fremover bør en tilladelse gives, medmindre der er klart specificerede grunde til ikke at



give den, som skyldes ansøgerens forhold. Der er kun én afslagsgrund tilbage, som vedrører det relevante marked, nemlig at den ansøgte rute ville have en væsentlig negativ virkning på den økonomiske levedygtighed for en tilsvarende rute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse på de direkte berørte forbindelser.

- Forslaget lægger desuden op til en mere forenklet og standardiseret EF-tilladelse: Formatet af EF-tilladelsen og bekræftede kopier specificeres yderligere for at mindske den administrative byrde og forsinkelser, navnlig i forbindelse med kontrol på vejene.
- Med forslaget gives der forbedrede retlige bestemmelser, som forpligter en medlemsstat til at handle, når den opfordres til det af en anden medlemsstat, i tilfælde hvor en transportvirksomhed, som den pågældende medlemsstat har givet en EF-tilladelse overtræder reglerne i etableringsstaten eller en anden medlemsstat. Der iværksættes forbedrede procedurer for kommunikation mellem medlemsstaterne ved hjælp af de kontaktpunkter, som etableres i henhold til den nye forordning om adgang til vejtransporterhvervet.
- Endvidere lægger forslaget op til, at en medlemsstat med Kommissionens godkendelse kan suspendere eller inddrage en eksisterende tilladelse til international rutekørsel, hvis denne truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse.
- Der indføres krav om elektroniske registre, der omfatter alle medlemsstater for at nedsætte omkostninger ved at følge og overvåge virksomhederne og for at lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne. Disse registre skal oprettes i henhold til forslag om forordning om fælles regler for adgang til vejtransporterhvervet.

2. Gældende dansk ret

Adgangen til buskørselsmarkedet er reguleret i buskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 19. februar 2003, og i bekendtgørelse nr. 1488 af 12. december 2007 om buskørsel.

Der er bemyndigelse til gennemførelse af forordningsforslaget i buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1. Vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre konsekvens-ændringer i buskørselsloven og den tilhørende bekendtgørelse.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Danske Regioner, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen Kollektiv Trafik (AKT), Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.), Chaufførernes fagforening, COII, Danmarks Transport Akademi, Danmarks Transport



Forskning, Dansk Erhverv, Dansk Førstehjælpsråd, Dansk Industri, Dansk Kollektiv Trafik (DKT), Dansk Kørelærer Union, Dansk Metal, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Biludlejere, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Datatilsynet, Den Danske Bilbranche, De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI), Det Centrale Handicapråd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Forenede Danske Motorejere, Forbrugerrådet, Forbrugerstyrelsen, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Handel, Transport og Service, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, International Transport Danmark, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Ligestillingsafdelingen, Miljøministeriet, Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling, Rigspolitiet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, SKAT, Teknisk Erhvervsskole Center, Trafikfunktionærernes fagforening, Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR), Turistvognmændenes arbejdsgiverforening (TA), Undervisningsministeriet, Vejdirektoratet, Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Danske Busvognmænd

Vedrørende artikel 1, finder Danske Busvognmænd det hensigtsmæssigt, at man her sammenskriver de nugældende regler for international buskørsel og cabotagekørsel, og der bør i så vidt muligt omfang udarbejdes aftaler mellem EU og tredjelande således, at al buskørsel på det europæiske kontinent omfattes af samme regelsæt.

Vedrørende artikel 4, kan Danske Busvognmænd generelt tilslutte sig bestræbelserne på at indføre standardisering af EF-tilladelsen.

Danske Busvognmænd er betænkelig ved Artikel 8, stk., 4, litra d, andet led, hvorefter en medlemsstat med Kommissionens godkendelse kan suspendere eller inddrage en eksisterende tilladelse til international rutekørsel, hvis denne i alvorlig grad truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse. Tilsvarende forstås, hvis en tilladelsesudstedende myndighed undlader at imødekomme ansøgning om fornyelse af tilladelser under henvisning til levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, jf. forslaget artikel 9.

Den ovenstående mulighed for at ødelægge en eksisterende, privatdrevet busrute under disse vilkår harmonerer ikke med forordningens overordnede formål om at skabe fri konkurrence og effektivitet i vejtransportsektoren. Hvis en international busrute etableres ved privat initiativ, må det formodes, at den på lang sigt kan drives på kommercielle vilkår uden at modtage kompensation for omkostningerne som offentlig serviceforpligtelse. Idéen bag forordningen om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej er, at der kan gives kompensation for omkostninger til trafik, der ikke kan drives under almindelige forret-



ningsmæssige vilkår. Derfor vil det være i strid med denne forordnings formål, hvis den blev lagt til grund for nedlæggelse af privatetablerede, levedygtige busruter.

Det bemærkes, at der fortsat vil være mulighed for at nægte udstedelse af en ny rutetilladelse i de tilfælde, hvor ruten vil kunne true en eksisterende rute, der drives som offentlig serviceforpligtelse, jf. artikel 8, litra d, første led.

Vedrørende artikel 16, mener Danske Busvognmænd, at der f. eks bør kræves ensartede moms- og afgiftsregler for buskørslen, uanset hvor virksomhederne er etableret, og om der er tale om national, international eller cabotagekørsel. Danske Busvognmænd opfordrer Kommissionen til at overvåge, at denne ensartede behandling af transportvirksomhederne finder sted.

Vedrørende artikel 22-24, kan Danske Busvognmænd til fulde støtte de ændringer og nyskabelser, der skaber de retslige rammer for et øget kommunikationsniveau og samarbejde mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder for så vidt angår konstatering, udstedelse af advarsler samt sanktionering i forbindelse med lovovertrædelser begået af transportvirksomheder i medlemsstater, hvor de ikke er hjemmehørende. Danske Busvognmænd forventer, at et forbedret kontrolniveau på tværs af landegrænserne vil medvirke til at øge effektiviteten og konkurrencen på et internationaliseret marked for vejtransport.

Danske Busvognmænd skal opfordre til, at Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne får etableret et smidigt og effektivt system til udveksling af information under hensyntagen til både transportvirksomhedernes retssikkerhed og de administrative byrder forbundet med informationsudvekslingen set fra både myndighedernes og transportvirksomhedens side.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) hilser den grundlæggende intention med forslaget velkomment, herunder bestræbelserne for at skabe konsistens overfor anden lovgivning på passagerområdet, forbedret vej-sikkerhed og regulering.

Forslaget indeholder dog et enkelt element, som DKT finder yderst kritisk for et fællesskab, der har som erklæret mål at fremme fri konkurrence og effektivitet. Forslaget introducerer i artikel 8, stk. 4, litra d, en adgang for medlemsstaterne til at nægte eksisterende busoperatører fortsat adgang til markedet, såfremt den eksisterende busoperatørs aktivitet ”is seriously affecting the viability of a comparable service operated under a public service contract which stipulates a public service obligation...”

DKT mener, at punktet potentielt vil kunne udmøntes i, at en eksisterende busoperatør, der må formodes at operere under forretningsmæssigt levedygtige forhold, udelukkes fra et marked man selv har opdyrket for at give plads til en operatør, der opererer kontraktuelt under en offentlig serviceforpligtelse. Det



vil ifølge DKT være en selvmodsigelse at udelukke en operation, der i sig selv er levedygtig til fordel for en aktivitet under offentlig serviceforpligtelse, der har som fundamentalt udgangspunkt, at aktiviteten ikke er kommercielt levedygtig i sig selv.

Såfremt forordningsforslaget vedtages i den nuværende formulering mener DKT, at Danmark teoretisk vil få hjemmel til at udelukke den kommercielt bæredygtige operatør, der samtidig også er den operatør, der har opdyrket markedet for egen regning og risiko.

DKT finder det dybt betænkeligt, hvis forordningsforslaget kan udmøntes i sådanne konsekvenser, der på ingen måde kan være foreneligt med såvel danske som fællesskabets målsætninger om fri konkurrence og effektivitet. DKT skal derfor kraftigt anbefale, at Danmark arbejder aktivt for at få nævnte passus fjernet fra forordningsforslaget, eller som minimum få indarbejdet klare procedurer, der effektivt sikrer mod ovennævnte negative effekter.

Fagligt Fælles Forbund (3F) tilslutter sig de generelle tanker og ønsker, som Kommissionen giver udtryk for, omkring en forenkling af regelsættet og en mere ensartet og transparent administration.

Handel, Transport & Service (HTS) tilkendegiver, at de støtter sigtet med forslagene, der har til formål at skabe klarhed og gennemsækelighed i de regelsæt, der fastlægger rammer og vilkår for godstransporten i EU.

Det er HTS' vurdering, at de foreliggende forslag, når de måtte blive vedtaget i de respektive EU-organer, vil bidrage til at sikre en ensartet og lige konkurrence blandt transportvirksomheder, der opererer i EU.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.

Forslaget vurderes umiddelbart ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, men det kan ikke udelukkes, at der vil kunne forekomme visse udgifter i forbindelse med indførelse af de foreslåede nationale registre. Finansieringen af eventuelle udgifter forbundet med forslaget vil blive afklaret mellem Finansministeriet og det ansvarlige ressortministerium.

På europæisk plan forventes forslaget at medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der er tale om en sammenskrivning af flere forordninger med en regelforenkling til følge. Den af Kommissionen foretagne konsekvensanalyse viser, at nærværende forordning i sammenhæng med de andre to forordninger, som foreslås på samme tid (godskørsel og adgang til erhvervet) vil mindske konkurrenceforvridningen, øge overholdelsen af sociale og trafikikkerhedsmæssige regler og give medlemsstaterne mulighed for at nedbringe de administrative omkostninger med op til 190 mio. EUR pr. år.



I forhold til administrative konsekvenser forventes forslaget at skabe større gennemskueligthed for transportvirksomheder og for myndigheder som følge af, at forslaget forventes at medføre en forenkling, præcisering og en samordning af reglerne.

Endelig kan anføres, at Kommissionens konsekvensanalyse vurderer, at forslaget fører til reduceret miljøpåvirkning fra transporterhvervet.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens forklarende memorandum, at hovedformålet med forslaget er at præcisere allerede eksisterende fællesskabsregler, ligesom Kommissionen ønsker at styrke det eksisterende samarbejde og informationsudvekslingen medlemsstaterne imellem, hvilket kun kan opfyldes på fællesskabsplan og løses gennem fælles regler. Samlet set vurderes det, at ovenstående kun kan løses med Fællesskabets medvirken, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at adgangen til markedet for international buskørsel i sagens natur er international i sin natur. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel. Endvidere er regeringen enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver handling på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv over for, at Kommissionens samlede vejtransportpakke har til formål at forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af vejtransportlovgivningen.

Regeringen finder det endvidere hensigtsmæssigt, at Kommissionens forslag, har til formål at harmonisere og forenkle EU-reglerne for adgang til markedet for international buskørsel.

Regeringen hæfter sig desuden positivt ved, at de foreliggende forslag i vid udstrækning allerede er opfyldt for Danmarks vedkommende.

Endvidere finder Regeringen det hensigtsmæssigt, at forslaget lægger op til en strømlinet og forenklet godkendelsesprocedure for international rutekørsel sammenlignet med den procedure, der er fastsat i forordning 684/92. Den nye godkendelsesprocedure forventes derfor at medføre kortere sagsbehandlingstider for virksomhederne og en lettelse af de administrative byrder for myndighederne, hvilket Regeringen støtter.

Regeringen betvivler det hensigtsmæssige i, at en medlemsstat med Kommissionens godkendelse kan suspendere eller inddrage en eksisterende tilladelse til

international rutekørsel, hvis denne truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse. Såfremt en operatør driver en kommercielt bæredygtig busrute, mener Regeringen ikke, at denne aktivitet skal kunne inddrages til fordel for en operatør, der opererer under en offentlig serviceforpligtelse. Regeringen vil derfor finde det mest hensigtsmæssigt, at artikel 8, stk. 4, litra d, 2. pkt. udgår.

Regeringen støtter endvidere Kommissionens forslag om forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne ved blandt andet forbedrede overvågnings- og kontrolsystemer mellem medlemsstaterne samt udveksling af oplysninger, såfremt det sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger, og såfremt det ikke genererer ekstra administrative byrder for erhvervet og myndigheder.

Regeringen støtter de forbedrede procedurer for samarbejde mellem medlemsstaterne, således at der sker en ensartet effektiv kontrol af erhvervet for derved at sikre, at transportvirksomheder kan konkurrere på lige og fair vilkår samtidig med, at der sker en styrkelse af færdselssikkerheden. Regeringen støtter en styrkelse af assistancen mellem medlemsstaterne imellem og ser tiltaget om, at overtrædelser af vejtransportlovgivningen uanset om de er begået i Danmark eller en anden medlemsstat, skal indgå i vurdering af, hvorvidt og hvordan der skal sanktioneres.

- Regeringen støtter Kommissionens forslag om, at proceduren i forbindelse med behandling af ansøgninger om tilladelse til international rutekørsel simplificeres således, at de administrative byrder for både erhvervet og myndighederne mindskes.
- Regeringen finder, at artikel 8, stk. 4, litra d, 2. pkt. bør udgå, da man ikke finder det hensigtsmæssigt, at en medlemsstat med Kommissionens godkendelse vil kunne suspendere eller inddrage en eksisterende tilladelse til international rutekørsel, hvis denne truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbane eller busrute, der drives under en offentlig serviceforpligtelse.

Fra dansk side er man opmærksom på, at aktiviteter i forhold til eventuel udvikling og administrering af nationale registre erfaringsmæssigt kan vise sig omkostningskrævende og at indførelse af nationale registre skal tilføre en reel merværdi.

Danmark finder det ikke hensigtsmæssigt at undtage visse former for international rutekørsel fra tilladelseskravet – dvs. Danmark kan ikke støtte Europa-Parlamentets ændringsforslag herom (jf. 2. bullit på side 34, under Europa-Parlamentets udtalelser).

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Overordnet kan forhandlingssituationen skitseres som følgende:



- Forslaget har kun været behandlet få gange, men generelt stiller alle medlemsstater sig positive overfor forordningsforslagets hensigt om at sikre mere gennemsækelighed, klarere og enklere regler samt lette de administrative byrder. Medlemsstaterne har dog hver for sig taget undersøgelsesforbehold for konkrete bestemmelser i forslaget, ligesom landene har stillet ændringsforslag og har tilkendegivet, at der vedrørende enkelte bestemmelser fortsat er behov for yderligere drøftelse og præcisering. Landene er endvidere enige om, at der skal ske en tilpasning og en konsekvensrettelse af forslaget set i lyset af forhandlingerne vedrørende forslaget om adgang til erhvervet og markedet for godskørsel.
- Visse lande, herunder Danmark finder, at EF-tilladelsen skal udstedes med en længere gyldighed end de nuværende 5 år, men landene er dog samtidig enige om, at der skal være overensstemmelse med den tilsvarende bestemmelse i adgang til markedet for godskørsel.
- Blandt andet på baggrund af et dansk ønske synes derfor så vidt angår spørgsmålet om indførelse af de nationale registre og den dertil hørende udveksling af oplysninger nu enighed om, at det oprindelige forslag fra Kommissionen om, at hele registeret skal være direkte tilgængeligt og indbyrdes forbundet, nu alene gælder for så vidt angår visse faktuelle oplysninger. Personfølsomme oplysninger, såsom overtrædelser og vurderingen af god skik, kan medlemsstaterne vælge alene at udlevere til andre medlemsstater på baggrund af en konkret anmodning. Dette vil betyde, at reglerne om beskyttelse af personfølsomme oplysninger iagttages.
- Der tegner sig et flertal for forslaget om harmonisering af EF-tilladelser og disses bekræftede kopier, og man er i arbejdsgruppen nået til enighed om sikkerhedsforanstaltninger for disse. Man støtter fra dansk side dette forslag.

8. Europaparlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets transportudvalg har den 22. januar 2008 vedtaget 25 ændringsforslag til Kommissionens forslag. Udvalget har den 12. februar 2008 videresendt dets udkast til betænkning.

Indholdsmæssigt drejer det sig bl.a. om følgende:

- Udvalget har vedtaget ændringsforslag om, at ”gentagne mindre overtrædelser” af vejtransportlovgivningen ikke skal medtages, da disse fortolkes og håndteres forskelligt i de enkelte medlemsstater (fremgår af en række ændringsforslag). På grund af uensartetheden bør de efter udvalgets mening, ikke gøres til genstand for sanktioner på EU-niveau, hvilket Danmark og et betydeligt flertal af lande støtter op om.
- Udvalget har desuden vedtaget ændringsforslag om, at medlemsstaterne kan afstå fra at anvende godkendelsesproceduren vedrørende grænseover-



skridende rutekørsler, når disse ikke overskrider grænsen med mere end 50 km (ændringsforslag 6).

Side 36/80

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt medlemmer af folketingsgrupperne til orientering på møde i Statsministeriet den 23. november 2007.



Dagsordenpunkt 4: Et banenet med fortrinsret for godstrafik

Nyt notat

Resume:

Meddelelsen indeholder forslag med sigte på forbedringer i afviklingen af grænseoverskridende jernbanegodstransport i Fællesskabet. Kommissionen vurderer, at tidligere gennemførte initiativer har været utilstrækkelige. Det vurderes, at problemerne skyldes mangler i forbindelse med transportformens pålidelighed, kapacitet, informationshåndtering, gennemsnitsfart og fleksibilitet. Det konkluderes, at nye initiativer må iværksættes, og forslag hertil fremsættes i meddelelsen. I udkastet til rådskonklusioner byder Rådet Kommissionens meddelelse velkommen og gentager bl.a. sin støtte til initiativer, der har til hensigt at stimulere konkurrencen i jernbanesektoren.

1. Baggrund og indhold

Meddelelsen indgår i en serie initiativer, der skal gøre varetransporten i EU mere effektiv og bæredygtig. Det fælles formål med disse initiativer er at fremme nyskabende teknologier og fremgangsmåder på infrastrukturområdet, at udvikle transportmidlerne og forbedre ledelsen af godstrafikken, at gøre det lettere at opbygge varetransportkæder, at forenkle de administrative procedurer og at højne kvaliteten i hele logistikkæden.

Meddelelsen fra Kommissionen omhandler overvejelser om mulighederne for at forbedre grænseoverskridende godstransport på jernbane i Fællesskabet.

Meddelelsen er modtaget i dansk sprogversion den 18. oktober 2007.

De skitserede mulige foranstaltninger vil blive behandlet i en af Kommissionen nedsat strategiarbejdsgruppe, der omfatter repræsentanter for medlemsstaterne, infrastrukturforvalterne og brugere af jernbaneinfrastrukturen. Der udarbejdes en konsekvensanalyse i perioden fra januar til juni 2008, hvorefter der kan forventes egentlige lovgivningstiltag i slutningen af 2008.

Samtidig fortsættes arbejdet med opbygning af ERTMS-korridorerne under ledelse af den europæiske koordinator.

Kommissionen fremhæver, at forudsætningen for at de rejste initiativer skal føre til de ønskede resultater er en bred opslutning fra de berørte parter.

Transportpolitikken

Ved en revision i 2006 af Kommissionens hvidbog om transportpolitikken frem til 2010 blev der sat et mål om samordning af transportformerne ved en effek-



tiv anvendelse af forskellige transportformer separat og i kombinationer. Tanken om et godsbanenet blev her rejst igen. Et jernbanenet, hvor godstrafikken har fortrinsret overfor passagertrafikken, indgår desuden i en meddelelse om bl.a. bæredygtig mobilitet fra 2006.

Motivationen for denne meddelelse er Kommissionens konstatering af, at de seneste års initiativer for at fremme godstransporten i Fællesskabet endnu ikke har givet det ønskede resultat. Dette tilskrives blandt andet en langsommelig gennemførelsesproces, og initiativerne fra EU har endnu ikke haft succes med at binde det historisk set opsplittede europæiske jernbanenet tilstrækkeligt sammen. Kommissionen fremlægger således en række initiativer, der alene retter sig mod forbedring af godstransport på jernbaneområdet.

Kommissionens meddelelse kan udmunde i følgende forslag:

Etablering af godskorridorer

Når de relevante korridorer er endeligt etableret, har Kommissionen til hensigt at stille forslag om etablering af korridorstyringsorganer, der sammensættes af repræsentanter for medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne. Korridorstyringsorganerne skal etableres med henblik på samordning af de enkelte infrastrukturforvalteres drift. Målet er at hver medlemsstat der har jernbaner fra 2012 skal deltage i mindst et korridorstyringsorgan.

Forbedring af godskorridorernes servicekvalitet

Kommissionen har til hensigt at foreslå forskrifter for offentliggørelse af kvalitetsindikatorer for godstogskorridorerne.

Forbedring af godstogskorridorernes kapacitet

Kommissionen har til hensigt at anmode korridorstyringsorganerne om at udarbejde investeringsprogrammer, der kan fjerne flaskehalse, harmonisere og forbedre infrastrukturens kapacitet, bl.a. vedrørende toglængde og fritrumsprofil. Det fremgår endvidere af meddelelsen, at Kommissionen vil overveje at indføre forskrifter om tekniske krav til godskorridorer.

Regler for fortrinsret til godstrafik ved kanaltildeling

Kommissionen sigter mod udarbejdelse af retsforskrifter om international tildeling af kanaler med henblik på fortrinsret for internationale tog.

Prioritering af godstrafik ved driftsforstyrrelser



Kommissionen vil foreslå at styrke de gældende forskrifter om fortrinsret for international godstrafik og vil endvidere anmode de berørte korridorstyringsorganer om at harmonisere prioriteringsregler, der gælder langs korridorerne.

Undersøgelse af finansieringskilder der målrettes jernbanegodstrafikken

Kommissionen vil tilskynde korridorstyringsorganerne og infrastrukturforvaltere til, sammen med berørte aktører, at opbygge et ydedygtigt og tilpasset net af terminaler og rangerbanegårde. Kommissionen vil undersøge mulige finansieringskilder til udbygningen af denne type infrastruktur og undersøge muligheden for at supplere eksisterende lovgivning for at gøre vilkårene for adgang til knudepunkterne lettere.

På baggrund af meddelelsen foreligger der nu et forslag til rådskonklusioner, hvor Rådet bl.a.:

- Byder Kommissionens meddelelse velkommen
- Gentager sin støtte til initiativer, der har til hensigt at stimulere konkurrencen i jernbanesektoren med fokus på at øge forståelsen for markedets behov og styrke dens fordele.
- Gentager behovet for at skabe balancerede vilkår både indenfor jernbanesektoren og mellem de forskellige transportformer
- Anerkender behovet for tilstrækkelig kapacitet samt en optimal anvendelse af banenet og terminaler for udviklingen af jernbanegodstransport og understreger, at forbedrede vilkår for jernbanegods gennem et banenet af korridorer på tværs af landegrænser vil have en positiv indflydelse på alle segmenter af godstransportmarkedet.
- anbefaler Kommissionen at udtænke mål for at opnå effektiv transport af jernbanegods, som krydser mere end ét transportsystem, gennem forstærkning af samarbejdet mellem infrastrukturudbydere indenfor transportoperationer og investeringer samt gennem identifikation af de korridorer på tværs af landegrænser, som den effektive transportstrøm af internationale jernbanegods bør sikre, i form af planlægning af kapacitet og investeringer og i form af tilstrækkelige jernbanekapacitet. I udviklingen af disse mål bør Kommissionen tage hensyn til en række mere detaljerede og tekniske forhold.

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring



Der er ikke foretaget særskilt høring vedrørende udkastet til rådskonklusioner.

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

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

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv overfor at Kommissionen sætter forholdene omkring international jernbanegodstrafik på dagsordenen i en bestræbelse på at forbedre transportformens konkurrenceevne og bidrage til den økonomiske vækst i lyset af de kommende års trængsels- og miljøudfordringer. Regeringen noterer sig dog, at Kommissionens meddelelse indeholder meget vidtrækkende ideer til fremme af godstransporten, og regeringen må derfor afvente videre stillingtagen indtil konkrete forslag foreligger.

Danmark er generelt positiv over for de foreliggende rådskonklusioner, idet man anerkender de enkelte transportformers betydning for godstransporten i Europa samt særligt arbejder for et bedre samspil mellem transportformerne.

Danmark lægger i den forbindelse særligt vægt på, at disponeringen af kapaciteten på statsejede og finansierede banenet er en national opgave.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionens meddelelse har været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe på en række møder i februar og marts 2008 med henblik på udarbejdelse af forslag til rådskonklusioner til rådsmødet den 7. april 2008.

Af udkastet til rådskonklusioner fremgår det, at medlemsstaterne generelt anerkender meddelelsens gode hensigter og det generelle behov for at gøre gods-transport på jernbanen mere attraktiv.

Et flertal af landene finder, at der er fundet en fin balance i udkastet til rådskonklusioner.

8. Europa-Parlamentets udtalelser



Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om meddelelsen.

Side 41/80

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenpunkt 5: Civil satellitnavigationssystem Galileo

KOM(2007) 535

Nyt notat

Resumé

Formålet med den europæiske politik for satellitbaseret radionavigation er at forsyne Det Europæiske Fællesskab med to satellitnavigationssystemer (GNSS – EGNOS og Galileo).

Begge infrastrukturer omfatter satellitter og jordstationer. Kommissionens forslag om ændring af det oprindelige forordningsforslag afspejler den omstændighed, at koncessionsplanerne for etablerings- og ibrugtagningsfasen er opgivet, ligesom bemærkninger fra Europa-Parlamentet og Rådet er indarbejdet i forslaget.

Det nye forslag omfatter hele Egnos-programmet, som skal sættes i drift i 2009. Egnos fremstår, sammen med Galileo, som et af de to hovedelementer i den europæiske politik for satellitnavigation. Når Egnos er færdigetableret vil systemets drift ifølge Kommissionen kunne varetages af den private sektor i henhold til en offentlig tjenesteydelseskontrakt indtil 2013, hvorefter systemet kan integreres i Galileo.

Forslaget afspejler også den omstændighed, at koncessionsplanerne for etablerings og ibrugtagningsfasen er opgivet, og at Det Europæiske Fællesskab har overtaget gennemførelsen af denne fase.

Endelig har forslaget til formål at forbedre den offentlige styring af programmerne.

Kommissionens foreslår en fuldt offentligt finansieret model, hvor der afsættes i alt € 3,4 mia. for perioden 2007-2013, hvilket er en merudgift på € 2,4 mia. i forhold til det allerede afsatte. Danmark betaler ca. 2 % af EU's budget og den danske andel af den foreslåede merudgift vil udgøre ca. 360 mio. kr.

På møde i Ecofin-budget den 23. november 2007 faldt finansieringsdelen på plads, dvs. af Rådskonklusionerne fremgår, at Europa-Parlamentet og Rådet bekræfter, at det totale estimerede beløb for den fulde operationelle duelighed af GNSS-projektet Galileo er EUR 3,4 mia. for perioden 2007-2013.

På Transportministerrådsmøde den 29.-30. november 2007 enedes man om et sæt konklusioner, som definerer de generelle principper for det offentliges styring af projektet og kontrakttildeling.

Under arbejdet med forordningsforslaget vil der i særlig vid udstrækning blive taget højde for Rådskonklusionerne fra december 2007. Formandskabet regner med, at der kan opnås enighed om forordningsteksten på Rådsmødet (transport) den 7. april 2008.



1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremsatte i 2004 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelse af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af det europæiske program for satellitbaseret radionavigation.

Forslaget havde to hovedformål: 1) forankre satellitprogrammet i en særlig retsakt og 2) afsætte midler til den del af Galileo-programmet, der skulle dækkes af fællesskabsbudgettet, i den finansielle ramme for perioden 2007-2013. Ifølge forslaget skulle EU således bidrage med € 1 mia. i perioden 1. januar 2007 til 31. december 2013.

Kommissionen har den 19. september 2007 fremsat forslag til ændring af ovennævnte forslag. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 156 og vedtagelse sker efter proceduren i traktatens artikel 251 (fælles beslutningstagen). Forslaget forelå i dansk version den 16. oktober 2007.

Kommissionens nye forslag om ændring af ovennævnte forslag afspejler den omstændighed, at koncessionsplanerne for etablerings- og ibrugtagningsfasen er opgivet. Hertil kommer, at Kommissionen i dens nye forslag også tager højde for forskellige bemærkninger, som Parlamentet og Rådet har fremsat.

De centrale elementer i ændringsforslaget er følgende:

- Egnos-programmet omfattes fuldt ud¹. Egnos udgør sammen med Galileo de to hovedelementer i den europæiske politik for satellitnavigation. Begge systemer og programmer defineres tydeligt.
- Koncessionsplanerne for etablerings og ibrugtagningsfasen er opgivet. Det Europæiske Fællesskab agter fuldt ud at overtage gennemførelsen af denne fase. Det nødvendige budget til finansiering af de to programmer i perioden 1. januar 2007 til 31. december 2013 er nu sat til godt 3,4 mia. €.

Der er allerede afsat godt 1 mia. € i den gældende finansielle programmering (2007-2013) i medfør af Kommissionens forslag om gennemførelse af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af Galileo-programmet. Herudover foreslås det at afsætte yderligere 2,4 mia. € Dette beløb kan ifølge Kommissionen stilles til rådighed ved en revision af den gældende finansielle ramme (2007-2013).

¹ Egnos-systemet er en infrastruktur, der i første omgang gør brug af de signaler, som udsendes af det amerikanske system GPS og det russiske Glonass. Det øger signalernes pålidelighed over et geografisk område, der først og fremmest omfatter Europa.



Det samlede beløb på 3,4 mia. € for 2007-2013 dækker ifølge Kommissionen også de omkostninger, der skyldes forsinkelserne i afviklingen af Galileo-programmets udviklingsfase, der først vil være afsluttet i 2010. Etablerings- og ibrugtagningsfasen vil ifølge de undersøgelser, der for nylig er gennemført af Kommissionen, først være afsluttet midt i 2013.

- Grundlag for at Egnos-systemet sættes i drift fra 2009, dvs. med et års forsinkelse.
- Med forslaget forbedres den offentlige styring af programmerne ifølge Kommissionen. En GNSS-Tilsynsmyndighed blev oprettet ved forordning EF nr. 1321/2004 – den væsentligste rolle for denne myndighed var baseret på udpegning af en koncessionshaver. Set i lyset af, at man har opgivet denne model, skal Tilsynsmyndighedens rolle ændres.

Kommissionen foreslår i den anledning følgende ændringer:

- På den ene side fastlægges der en klar fordeling af beføjelserne mellem Det Europæiske Fællesskab, repræsenteret ved Kommissionen, Tilsynsmyndigheden for det Europæiske GNSS og den Europæiske Rumorganisation (ESA), og ansvaret for gennemførelsen af programmerne pålægges Kommissionen.

GNSS-Tilsynsmyndigheden skal ud over at varetage sin grundlæggende rolle, der består i at fremme indførelsen af systemernes tjenester på de kommercielle markeder, bistå Kommissionen i alle aspekter af gennemførelsen af programmerne. De tekniske anliggender overdrages til den Europæiske Rumfartsorganisation, ESA. De kontrakter, som ESA indgår, skal være i overensstemmelse med fællesskabsreglerne for offentlige indkøb, idet der dog kan træffes forholdsregler, der er nødvendige for at beskytte Det Europæiske Fællesskabs væsentlige sikkerhedsinteresser eller den offentlige sikkerhed.

- På den anden side nedsættes der et udvalg for de europæiske GNSS-programmer, der skal bistå Kommissionen i anvendelsen af forordningen og være garant for sammenhæng i forvaltningen af programmerne, en hurtigere beslutningsproces samt lige adgang til oplysninger.

Gennemførelsen af programmerne forudsætter, at der stilles passende midler og ressourcer til rådighed. Blandt andet må de opgaver, som koncessionshaveren skulle have varetaget, nu udføres af Kommissionen, med bistand fra uafhængige eksperter, nationale eksperter og et hold specialister.



Af Kommissionens forslag fremgår desuden, at potentielle indtægter fra driften af systemet tilfalder Det Europæiske Fællesskab. De indbetales til fællesskabsbudgettet, hvor de afsættes til de europæiske GNSS programmer.

Hvis indtægterne viser sig at være væsentligt større end Kommissionen forventer, tages princippet om, at alle indtægter afsættes til GNSS-programmerne, op til fornyet overvejelse. Der kan fastsættes en ordning for fordeling af indtægterne i de kontrakter, der eventuelt indgås med den private sektor.

Endelig fremgår det af forslaget, at Kommissionen hvert år i forbindelse med fremlæggelsen af det foreløbige budgetforslag forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af programmerne. Der gennemføres desuden en midtvejsundersøgelse i 2010 med henblik på at informere Europa-Parlamentet og Rådet om, hvordan programmerne forløber.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Ved Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 af 12. juli 2004 om forvaltningsstrukturen for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation er der oprettet en europæisk GNSS-Tilsynsmyndighed. Kommissionen anfører, at idet Tilsynsmyndighedens væsentligste arbejdsopgave – dvs. at føre tilsyn med koncessionshaveren – er bortfaldet, er det nødvendigt at ændre forordning EF nr. 1321/2004.

Ifølge Kommissionen vil det betyde, at GNSS-Tilsynsmyndigheden gennem et kommende forslag i stedet får til opgave at yde Kommissionen bistand i alle aspekter af programmet. Desuden skal den forvalte og føre kontrol med brugen af de midler, som Det Europæiske Fællesskab specifikt tildeler den i medfør af programmerne. Disse midler stilles til rådighed for Tilsynsmyndigheden i kraft af en uddelegeringsaftale i overensstemmelse med artikel 54, stk. 2, i forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 og bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1321/2004.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transportspørgsmål. Resultatet af høringen er følgende:

Handel, Transport & Service (HTS) og International Transport Danmark (ITD) anfører, at satellitnavigation efterhånden er en væsentlig forudsætning for en effektiv og bæredygtig transportsektor. HTS kan derfor godt se perspektiverne i Galileo-projektet med tilhørende tjenester, der vil forbedre kvaliteten og mulighederne i satellitnavigation. Desuden kan der være store muligheder for at udnytte dansk erhvervslivs kompetencer i etableringen af projektet. Det er dog beklageligt, at forhandlingerne om privat inddragelse i drift og etable-



ring ikke er lykket, hvilket ifølge forslaget medfører en ekstraregning for EU på 2,4 mia. Euro i perioden for de finansielle perspektiver 2007-2013.

I lyset af Kommissionens manglende held til at få privat medfinansiering, erkender HTS, at det er nødvendigt med øget EU-finansiering, hvis projektet skal gennemføres. HTS finder det imidlertid uacceptabelt, hvis midlerne direkte eller indirekte tages fra puljer, der skulle medfinansiere den nødvendig udbygning af den europæiske infrastruktur, herunder Femern Bælt forbindelsen, eller fra puljer der skal gå til forskning inden for transportsektoren, herunder forskning og udvikling af alternative drivmidler, der kan være med til at løse klimaudfordringerne. HTS mener derfor, at Kommissionen fortsat bør arbejde for størst mulig inddragelse af privat medfinansiering i projektet. I den forbindelse bør man holde fast i, at driften af systemet bør varetages i et offentlig-privatpartnerskab.

4. Forslagets konsekvenser

Ændringsforslaget vurderes ikke i sig selv at have væsentlige miljømæssige, administrative eller beskyttelsesmæssige konsekvenser.

Ekstrafinansiering fra Fællesskabets side (dvs. Fællesskabet går ind og løfter den andel en privat koncessionshaver skulle have bidraget med), vil have statsfinansielle og muligvis også samfundsmæssige konsekvenser.

En fuldt offentligt finansieret model, hvor der afsættes i alt € 3,4 mia. for perioden 2007-2013, betyder en merudgift for Fællesskabet på € 2,4 mia. i forhold til det allerede afsatte. Danmark betaler ca. 2 % af EU's budget og den danske andel af en merudgift vil udgøre ca. 360 mio. kr.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at EGNOS og Galileo Radio satellit navigationsprogrammerne fuldt ud er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Etablering af en verdensomspændende satellitnavigations infrastruktur er uden for teknisk og finansiell rækkevidde for en enkelt medlemsstat. Kommissionen anfører videre, at programmerne er gode eksempler på, hvor Fællesskabet kan skabe merværdi.

Den danske regering er enig med Kommissionen i, at de europæiske radio satellit navigationsprogrammer bedst løftes på Fællesskabsniveau, og at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Den overordnede danske holdning til Galileo projektet på dette tidspunkt, hvor budgettet for projektet i årene 2007-2013 er bragt på plads er, at danske indu-



striinteresser og offentlige interesser skal tilgodeses i vidt omfang. Videre er det i dansk interesse, at projektets organisatoriske del bringes på plads.

Generelt er regeringen ikke uenig med dele af transporterhvervet m.m. i, at man kan se visse perspektiver i Galileo-projektet med tilhørende tjenester, hvor det ikke kan udelukkes, at projektet vil kunne forbedre kvaliteten og mulighederne i satellitnavigation. Desuden kan der være muligheder for at udnytte dansk erhvervslivs kompetencer i etableringen af projektet.

Danmark har støttet Rådskonklusioner, Rådsresolutionssæt og Ecofinrådets (budget) resultater og aftale med Parlamentet om bl.a. finansieringen af Galileo (beskrevet i næste afsnit om "forhandlingssituationen").

I relation til forordningsforslaget er den danske holdning generelt, at man skal arbejde for at tilgode danske industriinteresser og myndighedsinteresser, herunder at projektets organisatoriske del falder på plads og ligger i mere faste rammer. Danmark skal også arbejde for, at Rådskonklusionerne fra 29. november 2007 indarbejdes i forordningsforslagets tekst.

Mere specifikt bør Danmark arbejde for, at fordeling af ansvaret mellem Kommissionen, ESA, medlemsstaterne og Rådet bliver så klart og tydeligt som muligt, så det er klart for alle aktører, hvem der varetager hvilke opgaver, og hvornår de gør det.

Videre er den mere specifikke danske holdning, at der skal arbejdes for, at november-rådskonklusionernes krav om, at mindst 40 % af den aggregerede værdi af aktiviteterne skal i konkurrerende udbudsprocedure indgår i forordningsteksten. Skulle dette krav være i modstrid med markedsforholdene på et eller flere områder, som Kommissionen under forhandlingerne har anført, kan Danmark indgå i løsninger, der tager højde for disse særlige markedsforhold.

Danmark støtter videre en afbalanceret deltagelse af alle medlemsstaterne i de forskellige faser af projektet samtidig med, at der drages maksimal fordel af den åbne konkurrence. Ideelt skal kontrakterne i åben konkurrence, men der skal skærmes af, således at de få store industrier fra de store lande ikke sætter sig på det hele. Hvis de få store industrier tager alle kontrakter, vil et af hovedformålene med Galileo om også at få skabt en bred know-how i EU på området gå tabt.

Danmark støtter endvidere, at Kommissionen skal være fuldt ansvarlig for styringen af de europæiske satellitnavigationsprogrammer og overvåge programmet tæt samt løbende orientere de politiske beslutningstagere. Dette skal navnlig ses på baggrund af de hidtidige mindre succesrige erfaringer ved at delegere ansvaret for langt væk fra Rådet og Europa-Parlamentet. Når ansvaret entydigt forankres hos Kommissionen er forventningen, at styringen af projektet bliver bedre.



I relation til spørgsmålet om Tilsynsmyndighedens (GSAs) rolle kan det konstateres, at myndighedens væsentligste opgave – dvs. tilsyn med koncessionshaveren – er bortfaldet, fordi der ikke er indgået en koncessionsaftale. Hertil kommer, at GSA er tiltænkt rollen som rådgiver for Kommissionen, men dette er en rolle, der formentlig bliver noget udvandet, fordi Kommissionen i kraft af sin nye rolle vil blive opgraderet væsentligt, jf. også forslaget's beskrivelse af mange ekstra årsværk, der skal tilføres Kommissionen.

I tilgift til dette er der ret sikre vurderinger i Bruxelles om, at såvel Europa-Parlamentet som Kommissionen gerne ser GSA reduceret. Fra dansk side har man forståelse for disse synspunkter, og Danmark vil i givet fald kunne støtte tiltag, der går i den retning.

Det væsentligste for Danmark er imidlertid, at projektet holdes i konstant fremdrift – dette skyldes navnlig, at al forsinkelse er fordyrende. Af den grund vil Danmark under alle omstændigheder kunne tilslutte sig forslaget i den form, hvorom der kan opnås enighed.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det stod klart i foråret 2007, at Galileo-programmet ikke kunne fortsætte i det hidtidige spor, som især indebar et projekt baseret på en PPP-model (Public Private Partnership – på dansk OPP) i projektets senere faser støttede Danmark, at der arbejdedes på at ændre projektets struktur.

På Rådsmøde den 6.-8. juni 2007 vedtog man en resolution hvoraf det bl.a. fremgår, at Rådet anmoder Kommissionen om at forelægge Rådet detaljerede alternative forslag vedrørende finansieringen, herunder alle muligheder med hensyn til offentlig finansiering, baseret på supplerende, grundige vurderinger af omkostninger, risici, indtægter og tidsplaner med mere. Der skulle også findes en klar fordeling af ansvaret mellem Kommissionen, ESA, GNSS- Tilsynsmyndigheden, medlemsstaterne og Rådet.

På efterfølgende Rådsmøde den 1.-2. oktober 2007 vedtog Rådet et sæt konklusioner. Af teksten fremgår, at Rådet anerkender Kommissionens opfølgning på Rådets anmodning af 8. juni 2007. Rådet noterer sig, at Kommissionen finder, at offentlige indkøb med henblik på fuld operationel kapacitet for Galileo inden år 2013 vil kræve supplerende offentlig finansiering. Videre udtrykker Rådet, at man ser frem til en afbalanceret deltagelse af alle medlemsstaterne i de forskellige faser af projektet samtidig med, at de drager maksimal fordel af den åbne konkurrence.

Efter samråd mellem Rådet (Ecofin- budget) og Europa-Parlamentet om både 2008-budgettet samt finansieringen af Galileo og et europæisk teknologi-institut (EIT) kunne man den 23. november 2007 konstatere et bredt kvalifice-



ret flertal i Rådet for en aftale med Europa-Parlamentet. Aftalen omfatter både 2008-budgettet og finansieringen af Galileo og EIT frem til 2013.

For Galileo-delens vedkommende indebar det beslutning om at tilføre projektet 2,4 mia. euro udover 1 mia. euro som allerede var afsat i de finansielle perspektiver for 2007-2013. Dvs. en omkostning på i alt 3,4 mia. euro for perioden 2007-2013.

På det seneste transportministerrådsmøde, dvs. den 29.-30. november 2007, vedtog man et sæt konklusioner. Konklusionerne er i deres hovedindhold relateret til Kommissionens forordningsforslag om Galileo.

Det centrale i konklusionerne er anerkendelse af Kommissionens estimerede omkostninger på 3,4 mia. € for perioden 2007-2013 samt Kommissionens forpligtelse til at overvåge programmet tæt. Videre fremgår, at Rådet og Europa-Parlamentet er budgetmyndighed og ultimativ politisk beslutningstager.

Endvidere afspejler konklusionerne, at Kommissionen skal være fuldt ansvarlig for styringen af de europæiske satellitnavigationsprogrammer. Tilsynsmyndigheden – GSA – er ansvarlig for certificering m.v. og Den Europæiske Rumfartsorganisation ESA er ansvarlig for kontraktforhold, dvs. teknisk styring m.m. Satellitnavigationssystemerne ejes af Fællesskabet.

Det fremgår yderligere af konklusionsteksten, at Rådet gentager viljen til at sikre, at balanceret deltagelse i projektet af alle medlemslande samtidig med, at man udnytter åben konkurrence maksimalt, og man bekræfter princippet om åbent og fair udbud og transparente udbudsforhold. Man vil udnytte fordelene ved tidligere offentlige investeringer og erfaringer og industrierfaringer og kompetencer opnået i udviklingsfasen m.m. Udbudet opdeles i seks arbejds-pakker (er af noget teknisk karakter), hvor enhver uafhængig legal enhed som hovedkontrahent højs kan byde på 2 af de 6 pakker. Mindst 40 % af den aggregerede værdi af aktiviteterne skal i konkurrerende udbudsprocedure.

Endelig fremgår det af konklusionsteksten, at Rådet anmoder Coreper om straks at fremme arbejdet med at indføje de i konklusionerne fastlagte principper i de relevante retsakter.

Forordningsforslaget er herefter blevet drøftet og man er tæt på at nå til enighed.

Hensigten med drøftelserne er at få teksten klar til at der kan opnås Rådsenighed på april-rådsmødet (TTE den 7. april 2008). Det må vurderes, at der er en god chance for, at det under Rådsmødet kan konstateres, at der er enighed om forordningsforslaget.



Formandskabet bestræber sig på at finde en løsning med Parlamentet i 1. læsning og dette synes at være muligt.

På møde i Coreper ultimo februar 2008 lykkedes det at få skabt større rådsenighed om teksten, således at man nærmer sig en situation, hvor der er enighed i Rådet forud for de mere formelle forhandlinger med Parlamentet. Yderligere fodnoter kan forventes ophævet, når et antal Kommissionserklæringer tilgår Coreper, hvilket vil ske snart. Tilbage står, at der skal findes løsninger omkring især GSA's fremtidige rolle samt hvordan Parlamentet kan involveres i overvågningen af arbejdet med Galileo. I forbindelse med GSA, skal det eksplisit anføres, at der synes at være flertal for at arbejde med et reduceret GSA. Derudover er der nedsat en teknisk arbejdsgruppe, der skal udarbejde tekster, der kan bringe Rådets og Parlamentets tekster i bedre overensstemmelse.

De væsentligste udestående punkter er:

- En klar beskrivelse af GSA's fremtidige opgaver, herunder GSA's egne opgaver, GSA's relationer til Kommissionen og GSA's relationer til ESA (hvor Kommissionen ønsker, at den alene varetager relationer med GSA).
- Involvering af Parlamentet i overvågningen af arbejdet med Galileo – muligvis som ønsket af Kommissionen i form af en slags inter-institutionel overvågningsgruppe.
- Der er en bred tilgang til teksten om minimumsgrænse for den andel af kontrakterne, der skal tildeles underleverandører, dvs. 40 %, idet dog et par lande ønsker en mere blød tekst.
- Styringen af sikkerhedsspørgsmål – der udestår en tekst fra Kommissionen, som vil blive forelagt Coreper.

8. Europa-parlamentets udtalelser

Parallelt med forhandlingerne i Rådsregi drøfter Europa-Parlamentet sagen. EP er i modsætning til Rådet ikke forpligtet af Rådskonklusionerne, men alene til enigheden opnået under budgetforhandlingerne med Rådet den 23. november 2007. Det giver et andet forløb.

Europa-Parlamentets ITRE-udvalg (udvalget for industri, forskning og energi) har den 29. januar 2008 foreløbig - dvs. i en "foreløbig" afstemning – stemt for 46 ændringsforslag til Kommissionens tekst. Dette må betragtes som en indikation af, hvor Europa-Parlamentet bevæger sig hen. På dette noget spinkle grundlag kan det overordnet konstateres, at Europa-Parlamentet langt hen ad vejen ligger på linje med Rådet. På tre områder indtager EP dog særstandpunkter.



Det drejer sig for det første om et ønske om oprettelse af et interinstitutionelt udvalg - en overvågningsgruppe, der muliggør, at EP kan udøve dets politiske kontrol - med deltagelse af EP, EU-formandskabet og en Kommissionsrepræsentant. Gruppen skal kunne føde forslag ind i Kommissionen på områder, hvor man skønner, at tiltag er nødvendige. Dette fremgår også af den dispositive tekst.

Det andet område er, at EP ønsker betragtning (12) om GSA slettet, ligesom GSA's beføjelser til at have hovedrollen som rådgivende myndighed i relation til Kommissionen foreslås slettet. I en anden betragtning (17) ønsker EP det fastlagt, at GSA er et agentur og underlagt de traditionelle regler for Fællesskabsagenture (det foreligger imidlertid oplyst fra kilder i Bruxelles, at Parlamentets intention er at få nedlagt GSA).

Som et tredje område ønsker EP at have indflydelse i den foreslåede komitologi-procedure, dvs. man ønsker en regulerende procedure med kontrol. Det centrale i dette er, at det giver EP medbestemmelsesret.

I øvrigt synes det som om EP ønsker, at Kommissionen skal overvåge ESA's beslutningsproces m.m.

Det første og det tredje område er traditionelle interinstitutionelle stridspunkter, som må forventes løst hen ad vejen.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

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, 8. december 2006, 16. marts 2007, 1. juni 2007, 28. september 2007. Sagen har videre været nævnt til orientering på møde i Statsministeriet den 23. november 2007 (Europaudvalg ikke konstitueret pga. af valg). Sagen har desuden været nævnt 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.



Dagsordenpunkt 6: Lufthavnsafgifter

KOM(2006)820

Revideret notat

Forslaget har til formål at fastsætte et sæt fælles minimumsbestemmelser for fastsættelsen af den betaling, som lufthavne kan opkræve hos luftfartsselskaber for at benytte lufthavnene i EU (lufthavnsafgifter), således at både lufthavne og luftfartsselskaber sikres en fair behandling.

Fastsættelsen af de lufthavnsafgifter, som luftfartsselskaberne betaler for at benytte lufthavnene, skal ske på baggrund af en række grundlæggende principper om bl.a. ikke-diskrimination, gennemsigtighed og brugerinddragelse.

Det er ikke meningen, at der på fællesskabsniveau skal fastsættes et detaljeret afgiftssystem for lufthavnene, og medlemslandene kan derfor fortsat have regler om eksempelvis den nærmere beregning af afgifterne og myndighedernes godkendelse af de enkelte afgifter. Det foreslåede afgiftssystem skal desuden kun gælde for større lufthavne.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget af Europa-kommissionen den 24. januar 2007. Det er fremsat under henvisning til Traktaten, særligt artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 om fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet. Forslaget er fremsat i dansk sprogversion den 12. februar 2007.

Forslaget har til formål at fastsætte et sæt fælles minimumsbestemmelser for den betaling, som lufthavne kan opkræve hos luftfartsselskaber for at benytte lufthavnene i EU (lufthavnsafgifter), således at både lufthavne og luftfartsselskaber sikres en fair behandling.

Forslaget, der skal ses som led i bestræbelserne på at gøre lufttransport og dermed hele EU's økonomi så konkurrencedygtig som mulig, skal understøtte en effektiv lufthavnsdrift og herunder en optimal udnyttelse af den begrænsede kapacitet i lufthavnene. Lufthavnene er vigtige parter på markedet for lufttransport, og deres afgifter udgør en del af de omkostninger, som er pålagt luftfartsselskaberne og dermed i sidste ende passagerne.

Kommissionen foreslår, at fastsættelsen af størrelsen af de lufthavnsafgifter, som luftfartsselskaberne betaler for at benytte lufthavnene, sker på baggrund af en række grundlæggende principper, som i vidt omfang er baseret på anbefalinger fastsat af den internationale luftfartsorganisation under FN, ICAO.



Det er ikke meningen, at der på fællesskabsniveau skal fastsættes et detaljeret afgiftssystem for lufthavnene, og medlemslandene kan derfor fortsat have regler om eksempelvis den nærmere beregning af afgifterne og myndighedernes godkendelse af de enkelte afgifter. Det foreslåede afgiftssystem skal desuden kun gælde for større lufthavne, hvilket vil sige lufthavne med over 1 mio. passagerer eller 25.000 tons fragt på årsbasis.

Kommissionen foreslår følgende principper:

- Afgiftssystemet må *ikke diskriminere* mellem luftfartsselskaber eller passagerer. Dvs. at brugerne skal betale det samme for den samme ydelse.
- Der indføres obligatorisk *samråd* (brugerkonsultationer) mellem lufthavnen og dens brugere (brugerrepræsentanter) om afgiftsfastsættelsen i den enkelte lufthavn. Målsætningen er, at ændringer skal gennemføres i enighed. Hvis parterne ikke kan blive enige, skal der være mulighed for at gå til en national, uafhængig myndighed, jf. også nedenfor.
- Afgiftssystemet skal være *åbent* (gennemsigtigt). Forslaget indeholder ikke bestemmelser om, hvilke metoder der skal benyttes, når afgifterne skal beregnes. Lufthavnene skal imidlertid efter forslaget overholde visse varslingsfrister og give luftfartsselskaberne et sæt minimum af oplysninger, som sætter dem i stand til at vurdere afgiftsniveauet. Luftfartsselskaberne har en tilsvarende pligt til at give oplysninger om deres behov for at bruge lufthavnen.
- For at sikre en effektiv drift af lufthavnene skal lufthavnene og dens brugere indgå aftale om *kvalitetsnormer* vedrørende de serviceydelser, der leveres i lufthavnene. Hvis parterne ikke kan blive enige, kan sagen forelægges en national, uafhængig myndighed, jf. nedenfor.
- Det skal være muligt for lufthavnene at levere ydelser til luftfartsselskaberne, der varierer i kvalitet og omfang, og dermed også at fastsætte forskellige afgifter afhængig af ydelsen (*differentierede afgifter*). Det er blot en forudsætning, at luftfartsselskaberne også har adgang til disse ydelser på en fair måde. Hvis kapaciteten er begrænset, skal adgangen begrænses på grundlag af relevante, objektive, gennemsikrelige og ikke-diskriminerende kriterier.
- Der skal være ens regler for, hvordan afgifter, der vedrører security, skal fastsættes, således at *sikkerheds-afgiften* (security) alene vedrører udgifter til security, og at der tages hensyn til evt. offentlig støtte. Baggrunden er, at sikkerheds-afgiften i visse medlemslande dækkes på forskellige måder (eksempelvis via skatter eller direkte offentlig støtte), og



at det kan have en konkurrenceforvridende effekt, hvis der fastsættes sikkerheds-afgifter uden, at man har taget hensyn til sådanne midler.

- Der udpeges en *national, uafhængig myndighed*, som får til opgave at føre tilsyn med, at reglerne overholdes, og som får mulighed for at intervenere, hvis lufthavnene og luftfartsselskaber ikke kan blive enige, herunder eksempelvis om afgiftsniveauet eller om kvaliteten af den service, der ydes i lufthavnen.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Det område, der omfattes af direktivforslaget, er reguleret i luftfartsloven (§ 71), som blev ændret i foråret 2007 for bl.a. at modernisere og præcisere retsgrundlaget. Den hidtidige administration af luftfartslovens § 71 bygger på ICAO's internationale anbefalinger, og det forventes ikke, at direktivet vil medføre væsentlige ændringer.

Forslaget finder kun anvendelse på større lufthavne, hvilket i Danmark betyder, at det kun vil være Københavns Lufthavn med ca. 20 mio. årlige passager og Billund Lufthavn med ca. 1,9 mio. årlige passagerer (2006-tal), der vil være omfattet af reglerne. De øvrige provinslufthavne vil således ikke være omfattet af forslaget, herunder heller ikke den tredjestørste lufthavn i Danmark, Aalborg Lufthavn, med ca. 800.000 passager på årsbasis.

I Danmark gælder ifølge det senest vedtagne lovforslag om lufthavnsafgifter (luftfartsloven § 71), fra foråret 2007, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelse af offentlige lufthavne. Det fremgår af en tillægsbetænkning over lovforslaget, at ministeren først fastsætter sådanne regler for provinslufthavnene, når der er udarbejdet en analyse af provinslufthavnenes konkurrenceforhold, og når dette arbejde har været forelagt de politiske partier til drøftelse.

For Københavns Lufthavn er der i bestemmelse for civil luftfart (BL 9-15) af 15. juni 2007 fastsat et administrativt grundlag, der fortsætter den nuværende incitamentsskabende model. Det forudsættes, at grundprincipperne i den gældende incitamentsordning vil kunne videreføres inden for rammerne af direktivforslaget.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring den 8. februar 2007 hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med svarfrist den 26. februar 2007:

AOPA Danmark, DANSAM, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Flyvesikringstjenesten, Grønlands Lufthavnsvæsen, Københavns Lufthavn, Foreningen af Danske Flyrelaterede virksomheder, Danish Airline Pilots Association,



Flyvebranchens Personale union, Icelandic Civil Aviation, Luftfartsstyrelsen, Billund Lufthavn, Dansk Industri, Kongelig Dansk Aeroklub, Scandinavian Airlines System STOOS, Air Greeland A/S, Danish Business Travel, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, MyTravel Airways, Star Air, Cimber Air, Danmarks Rejsebureau Forening, Nordic Aero, Sterling Airlines, Danish Air Transport, Forbrugerrådet og Novia Danmark A/S.

Aarhus Lufthavn henviser til, at de ikke er omfattet af direktivforslaget og derfor ikke umiddelbart har bemærkninger. Lufthavnen foreslår dog, at man i lyset af direktivforslaget vælger at droppe den nationale særlovgivning på området (luftfartsloven). Lufthavnen ønsker endvidere at få oplyst, hvordan man i Danmark vil sikre sig, at der er en uafhængig national tilsynsmyndighed (forslagets art. 10, stk. 2), idet lufthavnen henviser til interessesammenblandingen mellem staten, Københavns Lufthavn, Statens Luftfartsvæsen og SAS.

Billund Lufthavn tilslutter sig intentionerne i forslaget, men mener dog ikke, at der – i hvert fald for vest Danmarks vedkommende – er tale om mangel på lufthavnskapacitet, således som Kommissionen anfører, der er i Europa generelt. Lufthavnen accepterer, at der på EU-niveau ikke er behov for at regulere lufthavne, som har mindre end 1 mio. passager om året eller mindre end 25.000 tons fragt om året. Til gengæld finder lufthavnen, at de regler, som kommer til at gælde for lufthavne af Billunds størrelse, også bør gælde for alle øvrige danske lufthavne, der har en trafik, der overstiger f.eks. 10.000 passager om året.

Københavns Lufthavne anfører i sit høringssvar, at det er glædeligt, at Kommissionen har taget så signifikant initiativ på et tidspunkt, hvor branchen har gennemgået store strukturelle forandringer som følge af den øgede konkurrence. Københavns Lufthavne er tilfredse med visse dele af forslaget og ser betænkeligheder ved visse andre dele. Tilfredsheden vedrører følgende forhold:

- Direktivforslaget tager afsæt i de internationalt anerkendte principper fra International Civil Aviation Organization (ICAO), som Danmark har ratificeret.
- Direktivforslaget følger subsidiaritetsprincippet (nærhedsprincippet) og lader det være op til den enkelte medlemsstat at fastlægge den specifikke regulering af statens lufthavne.
- Direktivforslaget understreger, at luftfartsselskaberne skal konsulteres i forbindelse med fastlæggelse af takster for en lufthavn. Denne praksis har siden 2000 været det bærende element i takstfastsættelsen for Københavns Lufthavn, hvor egentlige forhandlinger mellem Københavns Lufthavne og luftfartsselskaberne har ført til takstfastsættelse for tre-årige perioder. Lufthavnen anfører, at vi i Danmark med andre ord har haft en unik model for takstfastsættelsen i Københavns Lufthavn, hvor



det er lykkedes for de kommercielle parter tre gange i træk at komme frem til aftaler omkring takstudviklingen uden myndighedernes direkte involvering.

- Direktivforslaget understreger muligheden for at differentiere taksterne i overensstemmelse med kvaliteten og omfanget af specifikke lufthavnsservicer.

Københavns Lufthavne har dog tre alvorlige betænkeligheder til det fremlagte direktivforslag:

- Lufthavnen hylder gennemsigtighed overfor kunderne, men forslaget om detaljeringsgraden af informationen er for vidtgående, især set i lyset af den skærpede konkurrencesituation mellem lufthavnene.
- Dialog og konsultation med kunderne er hele grundlaget for at drive en lufthavn, men forslaget til tidsmæssige rammer er for uflexible og vil ikke fungere i praksis.
- Lufthavnen vil gerne forpligte sig på bestemte kvalitetsmål for service, men forslaget om at det ensidigt er lufthavnen, der skal forpligte sig, vil give en meget begrænset effekt, hvis ikke også andre parter i lufthavnen (luftfartsselskaber og ground handlers) forpligter sig på bestemte servicemål.

Lufthavnen uddyber disse ovennævnte synspunkter i sit høringssvar og kommer også med forslag til ny tekst til direktivforslaget.

Air Greenland har ikke anden umiddelbar kommentar end, at forslaget virker som et fornuftigt tiltag, som luftfartsselskabet kun kan bakke op om.

SAS byder forslaget velkommen som et første skridt mod en nødvendig regulering af europæiske lufthavne. SAS' hovedsynspunkt er, at alle led i luftfartens værdikæde skal dereguleres og konkurrenceudsættes, for at slutbrugeren i sidste instans kan købe de transportprodukter, de efterspørger til den billigst mulige pris.

SAS anfører endvidere, at lufthavnene i EU har gennem årene været den mest markante undtagelse i den sammenhæng, hvilket skyldes, at lufthavne for langt hovedpartens vedkommende udgør naturlige monopoler – helt eller delvist - og dermed heller ikke kan dereguleres. Hvis der således skal skabes en betryggende relation mellem lufthavnene og deres kunder/brugere, og det samtidig skal sikres, at lufthavnene udbyder den rigtige kvalitet til en rimelig pris, kan dette kun ske ved regulering.



SAS henviser til, at status for regulering i EU's medlemslande og i individuelle lufthavne er vidt forskellig. I visse tilfælde er der ingen regulering, mens der i andre er en ganske detaljeret regulering. Det er vigtigt for SAS at understrege, at det af Kommissionen fremlagte forslag primært skal ses som et fremskridt i forhold til lufthavne, som ikke er reguleret eller kun er reguleret i begrænset omfang.

Generelt er det således SAS' opfattelse, at forslaget ikke går langt nok på en række punkter, og i dansk sammenhæng i mange tilfælde udgør et tilbageskridt i forhold til gældende og kommende regler. Forslaget er således så basalt, at der er et betydeligt potentiale for forbedringer, mens en udvanding af forslagets indhold efter SAS' opfattelse kan gøre det så uinteressant, at luftfartsindustrien vil være bedre tjent med, at det ikke gennemføres. Først og fremmest anviser forslaget ikke løsninger på en lang række konflikter og modsætningsforhold, som i dag består mellem lufthavne og luftfartsselskaber. Det er ærgerligt. Efter SAS' opfattelse bør en regulering danne grundlaget for en samarbejdsmodel med fælles målsætninger til gavn for lufthavne og brugere og ikke mindst de samfund, som vi sammen betjener.

For SAS er det derfor væsentligt, at forslaget er et minimumsdirektiv, som ikke forhindrer, at medlemslandene går videre i retning mod et passende reguleringsniveau, som selvsagt må afstemmes efter nationale/lokale forhold.

SAS har en lang række mere detaljerede kommentarer til de enkelte bestemmelser i forslaget.

Dansk Industri (DI) finder, at alle led i luftfartens værdikæde bør konkurrenceudsættes af hensyn til transportkøbernes behov for at købe de transportprodukter, som de efterspørger til billigst mulig pris. DI hilser derfor forslaget velkomment som et første skridt til en bedre regulering af europæiske lufthavne. En bedre regulering må anses for nødvendig i lyset af udvidelsen af EU, den generelle vækst i lufttransporten samt den skærpede konkurrencesituation i EU såvel som globalt.

DI kan forstå og acceptere, hvis der på EU niveau ikke er behov for regulering af lufthavne, der har mindre end 1 mio. passagerer om året eller mindre end 25.000 tons cargo pr. år. Men for at konkurrencen skal foregå på lige og fair vilkår, må der i Danmark lovgives, så reglerne kommer til at gælde for danske lufthavne, der har en trafik, der overstiger f.eks. 10.000 passagerer om året.

Dansk Industri finder derudover, at det konkrete forslag vil kunne få så vidtrækkende konsekvenser for såvel lufthavnes som luftfartsselskabers fremtidige konkurrence- og driftsvilkår, at der må foretages en grundig gennemarbejdning og justering af det foreliggende forslag. Således rummer forslaget f.eks. en række uklarheder f.eks. med hensyn til sammenhæng mellem ydelsers kvalitet og pris. Der er desuden behov for at få ydelserne klarere defineret samt beslut-



tet, hvordan man mere præcist kan fastlægge et givet kvalitetsniveau. Det bør desuden nøje overvejes, om ikke alle typer indtægter i forbindelse med lufthavnens drift skal bidrage til finansiering af investeringer i infrastruktur.

DI finder det tilfredsstillende, at forslaget er et minimumsdirektiv, da det nuværende reguleringsniveau er meget forskelligt indenfor EU. Dermed bør det være muligt at indføre og/eller fastholde endnu bedre fungerende regulering i de medlemslande, som måtte ønske det, herunder Danmark.

På baggrund af ovenstående opfordrer DI til, at der konstruktivt arbejdes videre med forslaget.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) formoder, at den uafhængige, nationale tilsynsmyndighed vil blive Statens Luftfartsvæsen og indstiller, at driftsomkostninger i den forbindelse afholdes af staten og ikke finansieres via gebyrer betalt af luftfartsselskaber eller lufthavne. Da staten kan være ejere af lufthavne og/eller luftfartsselskaber kan have særlige interesser heri, skal det ifølge ES være muligt at indbringe tilsynsmyndighedens afgørelser for EU.

Rammenotatet har været sendt i høring i specialudvalget for transport den 13. april 2007 med svarfrist den 27. april 2007.

HTS Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisation anfører at i sit høringssvar, at Kommissionens direktivforslag indeholder en række elementer, som i et eller omfang vil have konsekvenser for de lufthavne, som omfattes af forslaget (og i mindre grad for de lufthavne, som er undtaget fra direktivets anvendelsesområde). Det gælder blandt andet krav til detaljeret information til kunderne, tidsrammer for konsultation med kunderne samt beregning og fastsættelse af takster efter direktivet.

Af hensyn til Folketingets orientering og stillingtagen til direktivforslaget finder HTS det af stor betydning, at der i rammenotatet tages særskilt stilling til de statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og administrative konsekvenser af forslaget.

HTS ser gerne, at den foreslåede minimumsgrænse for lufthavnens aktiviteter fastholdes og at dette synspunkt afspejles i rammenotatets afsnit om den foreløbige danske holdning til direktivforslaget. Dette skyldes, at minimumsgrænsen vil kunne blive genstand for forhandling under Rådets og Parlamentets behandling af direktivforslaget

Dansk Erhverv finder at forslaget vil indebære en udjævning af konkurrencebetingelserne mellem de større lufthavne i EU, hvorfor forslagets overordnede formål hilses velkommen.



For så vidt angår fristerne for ændring af takstbestemmelser i forslagets art. 4, stk. 4 finder Dansk Erhverv at fristerne skal ændres til henholdsvis 6 og 4 måneder. Det begrundes i, at rejsekunder ofte bestiller deres rejser op til et år før rejsen udføres. Hvis der indføres nye afgifter i den mellemliggende periode vil det af kunderne opfattes som særdeles generende, at rejsebureauet sender en ekstraregning for yderligere afgifter efter at rejsen er betalt. Dette gør bureauerne derfor som oftest ikke uanset at de kontraktligt har mulighed for det.

For at minimere generne ved afgiftsændringer skal disse derfor annonceres senest et halvt år før ikrafttræden og den endelige beslutning skal meddeles senest 4 måneder før ikrafttræden.

Dansk Erhverv er tilfreds med, at forslaget alene omfatter lufthavne over en vis størrelse da konkurrencesituationen og –parametrene for de mindre lufthavne ofte er anderledes for mindre lufthavne, hvorfor forslaget ikke er relevant her.

Ud fra hensynet til, at konkurrencebetingelserne bliver så ens og gennemskuelige på europæisk plan skal der endvidere arbejdes for, at der gives mindst mulig adgang til nationale særordninger på området.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige eller væsentlige administrative konsekvenser.

Det område, der omfattes af direktivforslaget, er reguleret i luftfartsloven (§ 71), som netop er ændret for bl.a. at modernisere og præcisere retsgrundlaget. Den hidtidige administration af luftfartslovens § 71 bygger på ICAO's internationale anbefalinger, og det forventes ikke, at direktivet vil medføre væsentlige ændringer.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen finder, at nærhedsprincippet er overholdt. Det fremgår af Kommissionens forklarende memorandum, at formålene med at have fælles regler på dette område ikke kan nås ved at overlade regelfastsættelsen til medlemslandene, da der ikke kan opnås en ensartet løsning i hele fællesskabet, hvis lufthavnsafgiftssystemerne fastlægges på medlemsstatsplan. Det betyder, at der ikke hersker lige konkurrencevilkår – hverken for lufthavne eller luftfartsselskaber.

Fælles regler er ifølge Kommissionen nødvendige, fordi ens regler i EU vil skabe lige og retfærdige betingelser for parterne i luftfartssektoren, når man skal fastsætte parametre for brugen af lufthavnene. Fælles regler vil desuden sikre, at der ligger ens basisprincipper bag selve afgiftsberegningen, hvilket ikke altid



er tilfældet i dag. Kommissionen understreger, at der er tale om et sæt minimumsregler, og at medlemslandene fortsat kan have forskellige afgiftssystemer. Det foreslåede direktiv pålægger ikke et bestemt afgiftssystem. Det er fortsat op til de enkelte lande at fastlægge et sådant system.

Regeringen er enig i, at fælles regler om de grundlæggende krav til afgiftsfastsættelsen er det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel, og at denne regelfastsættelse ikke bør overlades til de enkelte medlemslande med risiko for, at der fortsat gælder forskellige basale regler på dette område. Forslaget er en naturlig forlængelse af de bestræbelser, der går ud på at fjerne hindringer for en effektiv transportsektor i EU. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Området er i forvejen berørt af anbefalinger fra FN's luftfartsorganisation ICAO samt EU's regler om konkurrenceforhold og statsstøtte.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er overordnet set positiv over for forslaget og enig i behovet for at fastsætte fælles principper for den betaling, som lufthavne kan opkræve hos luftfartsselskaber for at benytte lufthavnene, således at både lufthavne og luftfartsselskaber, i sidste ende passagererne, får en fair behandling.

Forslaget skaber rammerne for, at større lufthavne kan konkurrere med hinanden på et rimeligt ensartet grundlag i hele EU. Regeringen ser derfor forslaget som et vigtigt bidrag til at understøtte effektiv lufthavnsdrift til gavn for transportsektoren og dermed for den samlede økonomi i EU.

Regeringen lægger vægt på, at der er tale om et forslag til minimums direktiv i den forstand, at det er op til de enkelte medlemslande fortsat selv at fastsætte de detaljerede takstsystemer. I den forbindelse går regeringen ud fra, at den incitamentsskabende ordning, der i dag gælder for Københavns Lufthavn, vil kunne videreføres inden for rammerne af en fremtidig fælles EU-regulering, hvilket skal afklares under behandlingen af forslaget.

For regeringen er det positivt, at grundprincipperne i direktivforslaget er i overensstemmelse med ICAO-anbefalinger på området og i øvrigt hviler på helt grundlæggende principper om bl.a. ikke-diskrimination, gennemsigtighed i afgiftsfastsættelsen og brugerinddragelse.

Direktivforslaget indeholder dog elementer, som efter regeringens opfattelse bør justeres. Det drejer sig om de serviceniveuaftaler, der foreslås indgået mellem lufthavnen og luftfartsselskaberne (artikel 7). Det skal sikres, at disse aftaler indgås med alle de parter, der har indflydelse på kvaliteten af de ydelser, der leveres i lufthavnen, herunder eksempelvis også vedrørende de ground handling-ydelser der leveres på lufthavnen (f.eks. passager - og bagagehåndte-



ringen). Målet er at effektivisere det samlede lufthavnssystem til gavn for først og fremmest passagerne.

Direktivforslaget opererer endvidere med en række tidsfrister, der ikke forekommer hensigtsmæssige. Eksempelvis finder regeringen, at der ikke nødvendigvis bør afholdes årlige brugerkonsultationer (artikel 4, stk. 1). Der bør naturligvis afholdes brugerkonsultationer i forbindelse med afgiftsændringer, men herudover – efter regeringens opfattelse - kun med regelmæssige intervaller for ikke at sætte et unødvendigt bureaukrati i gang. Et forslag kunne være, at lufthavnen og dens brugere aftaler, hvor ofte der skal gennemføres regelmæssige brugerkonsultationer.

Direktivforslaget indeholder desuden en række mindre tekniske uklarheder (eksempelvis hvilke ydelser, der præcist er omfattet af lufthavnsafgiften, herunder afgrænsningen i forhold til groundhandling). Regeringen vil arbejde for at forslaget tydeliggøres på de punkter, hvor der kan være tvivl om, hvordan de præcist skal forstås.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På Rådsmødet i december 2007 var der enighed om en generel indstilling til direktivforslaget i en form, hvor lufthavne med over 5 mio. passagerer samt den største lufthavn i hvert land omfattes. I forbindelse med forberedelsen af den generelle holdning er visse af de elementer, man fra dansk side ønskede justeret blevet indarbejdet.

Europa-Parlamentets ændringsforslag (se afsnit 8) drøftes i de første måneder af 2008 i transportarbejdsgruppen, med henblik på at fastlægge Rådets holdning til Europa-Parlamentets ændringsforslag.

En del af Europa-Parlamentets ændringsforslag kan umiddelbart accepteres af medlemslandene, enten fordi de svarer til den generelle indstilling, eller fordi de er af redaktionel karakter.

Der synes dog at være modstand mod at give Europa-Parlamentet væsentlige indrømmelser, og der synes derfor at forestå vanskelige forhandlinger med Europa-Parlamentet, før der kan opnås enighed.

Fra dansk side er det fremført, at Europa-Parlamentets ændringsforslag vedrørende "single/dual till" ikke umiddelbart kan accepteres. Det skyldes, at der med ændringsforslaget tages stilling til et væsentlig substantielt spørgsmål, som ligger udover det oprindelige forslag til et minimumsdirektiv.

ICAO tillader begge former for – samt kombinationer af - "till" og det bør være op til medlemslandene selv at fastsætte reguleringsmetode.



Fra dansk side er det desuden anført, at Europa-Parlamentets ændringsforslag vedrørende præfinansiering af investeringer i lufthavne ikke umiddelbart kan accepteres. Ændringsforslaget afviger substantielt fra ICAO's anbefalinger.

For så vidt angår Europa-Parlamentets ændringsforslag omkring finansiering af securitytiltag har Danmark stillet sig umiddelbart afvisende. Danmark finder ikke, at spørgsmålet om, hvordan security finansieres i de enkelte medlemslande, hører hjemme i dette direktiv. Danmark finder i det hele taget, at spørgsmålet om finansiering hører under medlemsstaternes kompetence. I Danmark finansieres security således af flybranchen selv.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentet afgav sin 1. læsning 15. januar 2008 og har stillet 45 ændringsforslag til Kommissionens forslag.

De væsentligste ændringsforslag vedrører:

- Mulighed for differentiering af afgifter for at tilskynde til oprettelse af nye ruter. Europa-Parlamentets ændringsforslag åbner for en sådan differentiering bl.a. under henvisning til hensynet til ultra-perifære regioner.
- Afgifter til dækning af securityomkostninger. Europa-Parlamentets ændringsforslag lægger op til, at en række securityomkostninger skal bæres af staterne.
- Kompetence til fastlæggelse valg mellem "single/dual till". Europa-Parlamentets ændringsforslag lægger op til, at lufthavnene selv kan tage stilling til spørgsmålet om "single/dual" till.
- Mulighed for præfinansiering af investeringer i lufthavne. Europa-Parlamentets ændringsforslag lægger op til, at lufthavne får mulighed for at opkræve betaling fra luftfartsselskaberne forud for investeringer i f.eks. nye terminaler.
- Mulighed for delegation af den nationale uafhængige tilsynsmyndigheds beføjelser. Europa-Parlamentets ændringsforslag lægger op til, at tilsynsmyndighedens kompetence skal kunne delegeres til regionale myndigheder.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen blev forelagt medlemmer af folketingsgrupperne til forhandlingsoplæg på møde i Statsministeriet den 23. november 2007.



Dagsordenpunkt 7: Adfærdskodeks for edb-reservationssystemer

KOM(2007) 709

Revideret notat.

Resumé: Edb-reservationssystemer (CRS) bruges mellem rejsebureauer og luftfartsselskaber. De første bestemmelser for regulering heraf i Fællesskabet er fra 1989, hvor næsten alle billetreservationer blev foretaget via CRS, som desuden næsten alle var ejet af luftfartsselskaber. Der var derfor risiko for misbrug til skade for konkurrencen. Siden da har markedsudviklingen, bl.a. med forbrugernes mulighed for direkte bestilling på internettet, gjort bestemmelserne mere uegnede og hæmmende for priskonkurrencen og innovationen på CRS-området. Kommissionen foreslår derfor en betydelig forenkling af bestemmelserne til gavn for konkurrencen, idet man dog vil bevare de grundlæggende beskyttelsesforanstaltninger mod misbrug af konkurrencemæssig stilling og fortsat vil sikre forbrugerne objektive oplysninger.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er modtaget i Rådssekretariatet den 15. november 2007. Det er fremsat i henhold til Traktaten, særligt artiklerne 71 og 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. Traktatens artikel 251.

Edb-reservationssystemer (computerised reservation systems, CRS) er et teknisk led mellem luftfartsselskaber og rejsebureauer, der giver sidstnævnte adgang til oplysninger om bl.a. fartplaner, ledig kapacitet, billetpriser og tilknyttede ydelser for mere end et enkelt luftfartsselskab evt. også med mulighed for at reservere eller udstede billetter. CRS anvendes af såvel fysiske som internet-baserede rejsebureauer, men ikke af den enkelte forbruger. Der er for øjeblikket fire store CRS-selskaber på det europæiske marked, hvoraf tre har hovedsæde i USA. Kun det europæiske Amadeus er delvis ejet af luftfartsselskaber, nemlig for i alt 45 pct.s vedkommende af Air France, Lufthansa og Iberia.

Den første adfærdskodeks for CRS i Fællesskabet blev fastlagt i 1989 ved forordning 2299/89, som ændret ved forordningerne 3089/93 og 323/99. Det foreliggende forslag skal erstatte den gældende kodeks.

For tyve år siden blev næsten alle billetreservationer foretaget via CRS i rejsebureauer. Samtidig var disse CRS næsten alle ejet og kontrolleret af luftfartsselskaber (kaldet moderselskaber). Dette skabte særlige risici for misbrug, som kunne skade konkurrencen blandt luftfartsselskaber, rejsebureauer og CRS-systemer. Man fandt det derfor nødvendigt at fastlægge en adfærdskodeks med specifikke regler ud over Fællesskabets generelle konkurrenceregler.



Siden da har markedsudviklingen imidlertid gjort bestemmelserne stadig mere uegnede. I EU reserveres således nu ca. 40 pct. af alle flybilletter ad alternative kanaler, primært af forbrugerne via luftfartsselskabernes telefoner eller direkte via deres internetsider. Samtidig har de fleste luftfartsselskaber afhændet deres ejerskab i og kontrol med CRS, og anvendelsen af CRS i andre dele af verden er blevet afreguleret. Den gældende kodeks' krav om ligebehandling hæmmer priskonkurrencen og innovationen på området og fastholder derved reservationsgebyrerne på et unødigt højt niveau.

Med forslaget sigter Kommissionen mod at forenkle adfærdskodeksen betydeligt og at øge konkurrencen mellem CRS-systemleverandørerne, samtidig med at man vil bevare de grundlæggende beskyttelsesforanstaltninger mod misbrug af konkurrencemæssig stilling og fortsat vil sikre forbrugerne objektive oplysninger.

Forenklingen af kodeksen skal navnlig styrke markedsdeltagernes forhandlingsfrihed. Luftfartsselskaber og CRS-leverandører vil frit kunne forhandle om de reservationsgebyrer, som opkræves af CRS, og om omfanget af de billettyper, der udbydes af luftfartsselskaberne. I den gældende kodeks er der begrænsninger på disse områder.

Der vil dog blive opretholdt en række foranstaltninger for at beskytte mod misbrug af konkurrencemæssig stilling, navnlig i tilfælde af, at der er tætte forbindelser mellem leverandøren af CRS og selve transporttjenesten. Her må Traktatens generelle konkurrenceregler ifølge Kommissionen suppleres med specifikke regler. Blandt disse specifikke regler kan nævnes:

For at sikre rejsebureauernes neutralitet og handlefrihed fastsættes der forbud mod, at CRS-leverandørerne pålægger eneforhandlingsbetingelser i deres kontrakter med bureauerne. Bureauerne må desuden ikke kunne identificeres i de databånd med informationer om markedsføring, som CRS-selskaberne kan sælge til luftfartsselskaberne. Sådanne databånd skal i øvrigt stilles til rådighed på et ikke-diskriminerende grundlag.

For at forhindre, at moderselskaber til et CRS opnår konkurrencefordele i forhold til andre luftfartsselskaber, hvis tjenester tilbydes i det pågældende CRS, forbydes det, at systemleverandørerne reserverer særlige faciliteter til moderselskaberne. Desuden skal moderselskabernes interne reservationssystemer holdes adskilt fra det pågældende CRS.

For at sikre, at forbrugerne (de rejsende) får neutrale oplysninger, og for at undgå partiskhed til fordel for specifikke luftfartsselskaber forpligtes systemleverandørerne til at levere neutrale og ikke-diskriminerende skærmpresentationer, der bl.a. skal opfylde reglerne i et bilag til forordningsforslaget. Der er her tale om en forenkling af de indtil nu gældende regler.



For at forhindre, at moderselskaber søger at begrænse konkurrencen fra andre CRS end dets eget, forpligtes moderselskaberne til at forsyne andre CRS med oplysninger om sine egne transportaktiviteter og til at acceptere reservationer foretaget via andre CRS.

Desuden skal Kommissionen have mulighed for at sikre ligebehandling af EU's luftfartsselskaber med hensyn til CRS i tredjelande.

Endelig fastsættes der bestemmelser om beskyttelse af personlige oplysninger, der skal supplere bestemmelserne i direktiv 95/46/EF om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger, idet en CRS-systemleverandør betragtes som dataregisteransvarlig.

Adfærdskodeksen gælder for CRS-systemer for lufttransport, men også for jernbanetransport, som præsenteres i CRS-systemer for lufttransport (kodeksen gælder således ikke for edb-reservationssystemer, som alene vedrører jernbanetransport). Det samme er tilfældet i den gældende kodeks, hvor det imidlertid er et problem, at gebyrerne kan være for høje for de relativt billige jernbanebilletter. Ved i fremtiden at etablere fri prissætning med hensyn til reservationsgebyrerne kan der opstå et incitament for jernbaneselskaber til i højere grad at udbyde deres ydelser via CRS-systemer for lufttransport og derved blive bedre eksponeret i rejsebureauerne.

Der fastsættes bestemmelser for Kommissionens sanktionsmuligheder i tilfælde af overtrædelser, herunder bøder til virksomheder, der ikke må være af strafferetlig art.

Senest fem år efter forordningens ikrafttræden skal Kommissionen udarbejde en rapport om dens anvendelse, hvori det bl.a. skal overvejes, om der er behov for at ændre eller ophæve forordningen.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Gældende dansk ret er forordning (EØF) nr. 2299/89, som ændret ved forordningerne (EØF) nr. 3089/93 og (EF) nr. 323/99. Forslaget består af en forordning, som skal erstatte de gældende bestemmelser.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Banedanmark, Cimber Air, Danish Air Transport, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik, DSB, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Finansministeriet, Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RiD), Forsknings- og Innovationsstyrelsen, Færdsels-



styrelsen, Handel, Transport og Service (HTS), Justitsministeriet, Kongelig Dansk Aeroklub, Konkurrencestyrelsen, LO, Miljøministeriet, Miljøstyrelsen, MyTravel Airways, Naviair, SAS, Skatteministeriet, Statens Luftfartsvæsen, Statsministeriet, Sterling Airways, Sun-Air of Scandinavia, Trafikstyrelsen, 3F, Udenrigsministeriet, Videnskabsministeriet samt Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Cimber Air ser grundlæggende positivt på forslaget og er enig i, at adfærdskodeksen bliver stadig mere uegnet som følge af de ændrede markedsvilkår og flere direkte salgskanaler. Selskabet er også enig i, at en større frihed med hensyn til prissætning af reservationsgebyrer vil øge incitamentet på CRS-markedet, idet et luftfartsselskab vil kunne udnytte sin forhandlingsstyrke til at sikre lavere distributionsomkostninger. Cimber finder det problematisk, at der fortsat er et CRS-system, som har tre store luftfartsselskaber som medejere, idet dette vil kunne få negativ indflydelse på systemets interesse for produktudvikling til gavn for mindre luftfartsselskaber. Man kunne desuden ønske sig en definition af, hvad betegnelsen reservationsomkostning dækker over. Endelig mener selskabet, at Kommissionen ved beslutning om bøder for overtrædelser bør skelne mellem forsætlige og uagtsomme handlinger.

Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) bifalder overordnet en revision og opdatering af de gældende regler, idet regelsættet altid må sigte på i videst mulig udstrækning at forhindre konkurrenceforvridning inden for Fællesskabet. Foreningen mener dog ikke, at de nuværende regler nødvendigvis har en så konkurrencehæmmende virkning, at den modvirker de fordele, som samme regler giver rejsebureauer og passagerer, der på et stort og uoverskueligt marked søger overblik, inden de indgår flytransportaftaler. DRF ønsker dog tilføjet et krav om, at alle luftfartsselskaber skal deltage med samtlige relevante ydelser i alle CRS for at give bureauer og rejsende fuld adgang til information.

Foreningen ønsker fuld adskillelse mellem luftfartsselskaber og CRS-selskaber, men indtil da er det vigtigt at fastholde håndfaste regler for luftfartsselskaber, der ved deltagelse i driften af et CRS har en særlig økonomisk interesse heri; det vil derfor ikke være nok at definere et moderselskab ved dets "effektive" kontrol i et givet CRS, men grænsen bør sættes lavere. DRF støtter forslaget om en fuld anonymisering af rejsebureauerne i de databånd med informationer om markedsføring, som CRS-selskaber kan sælge til luftfartsselskaberne.

Forbrugerrådet nævner, at man i sin tid var meget positiv over for gennemførelsen af den oprindelige adfærdskodeks for CRS. Nu er markedssituationen ændret, og de gældende bestemmelser hæmmer priskonkurrencen. Forbrugerrådet er derfor enig i, at der bør laves nye regler, og at den foreslåede delvise deregulering vil være at foretrække, idet denne på samme tid vil øge konkurrencen og give beskyttelse mod misbrug af konkurrencemæssig stilling samt yde en gennemskuelig og fyldestgørende forbrugeroplysning. Man finder, at ikke mindst muligheden for at fremme jernbanetransport i skærmpresentation



nerne er vigtig for at sikre forbrugerne oversigt over alternative transportformer.

SAS hilser forslaget om en delvis deregulering af CRS-kodeksen velkommen og lægger vægt på, at der fortsat er særlige konkurrencemæssige bestemmelser for luftfartsselskaber, der ejer eller kontrollerer CRS-systemer. Definitionen på disse såkaldte moderselskaber er uændret i forhold til den gældende forordning, men SAS er bekymret for, at Kommissionen vil fortolke den nye forordning anderledes og ikke tage det fulde billede af ejerskab og kontrol med i bedømmelsen af potentielle moderselskaber. SAS gør i den forbindelse opmærksom på, at også ejerskab af eller kontrol med et CRS' nationale markedsførings-selskab kan definere moderselskabsstatus i henhold til forordningen.

SAS er kritisk over for forslaget om en forenkling af reglerne, optaget i et bilag, om hvordan et CRS skal vise flyforbindelser på skærbilledet. Præsentationen skal fortsat være neutral og ikke-diskriminerende, men ifølge forslaget fjernes bl.a. de gældende regler om at begrænse visningen af en konkret flyforbindelse til to linjer. Herved risikerer man ifølge SAS, at skærmene fyldes med overflødige oplysninger om en og samme flyvning, idet denne vil kunne vises med en linje for hvert af de måske mange luftfartsselskaber, der måtte sælge sæder på flyet i kraft af såkaldt code-sharing. Dette forringer overblikket over det fulde billede af flyforbindelserne mellem de pågældende to byer, og erfaringen viser, at næsten alt salg i et rejsebureau sker med udgangspunkt i det først præsenterede skærbillede.

4. Forslagets statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle eller administrative konsekvenser.

Forslaget skønnes at ville bidrage positivt til samfundsøkonomien, idet det må forventes, at priskonkurrencen og innovationen på området for edb-reservationssystemer vil blive forstærket med en reduktion af reservationsgebyrerne mellem rejsebureauer og CRS til følge. Dette vil kunne betyde reducerede flybilletpriser for forbrugerne.

En positiv miljømæssig konsekvens vil kunne være en større anvendelse af jernbanetransport, idet jernbaneforbindelser med forslaget får større incitament til at lade sig repræsentere i CRS sammen med lufttransport.

5. Nærhedsprincippet

Hvad angår nærhedsprincippet, gør Kommissionen i sin begrundelse for forslaget opmærksom på, at forslaget falder ind under Fællesskabets enekompe-



tence, hvorfor nærhedsprincippet ikke finder anvendelse. Regeringen er enig heri.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Den danske regering er generelt positivt indstillet over for Kommissionens forslag, der synes at være en hensigtsmæssig forenkling af det gældende adfærdskodeks. Der skønnes stadig at være behov for en vis beskyttelse mod misbrug af CRS, men regeringen lægger vægt på, at der ifølge forslaget skal ske en vurdering af situationen senest efter fem år.

Et vigtigt element i overvejelserne er, at der fortsat er luftfartsselskaber, der ejer andele i eller delvis kontrollerer CRS-selskaber, hvilket giver mulighed for misbrug af konkurrencemæssig stilling. Det vil derfor være fornuftigt fortsat at have særlige bestemmelser for sådanne luftfartsselskaber (såkaldte moderselskaber).

Danmark støtter ligeledes, at der fortsat skal være bestemmelser for, hvordan oplysninger i CRS-systemerne skal fremstå på edb-skærmen, når rejsebureauer m.v. søger information om transportforbindelser, og det bør efter dansk opfattelse sikres, at bestemmelserne fortsat medvirker til overskuelighed i præsentationen.

Regeringen finder det positivt, at der med den foreslåede frie prissætning for reservationsgebyrer i CRS-systemerne ser ud til at kunne blive tale om bedre eksponering af jernbanetransport i disse systemer, som ellers grundlæggende er udviklet med henblik på flytransport.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Medlemslandene er overordnet positivt indstillet til forslaget. Der er enighed om, at der fortsat skal være en regulering af CRS bl.a. af hensyn til mindre aktører blandt luftfartsselskaber og rejsebureauer på markedet, men også enighed om, at reglerne skal forenkles.

Under forhandlingerne har der bl.a. været tilslutning til at give Kommissionen bedre mulighed for at kontrollere, at der ikke sker misbrug af dominerende stilling. Der er indsat en bestemmelse om, at luftfartsselskaber, der er på EU's "sorte liste", skal være tydeligt markeret på edb-skærmen i rejsebureauet, og der er kommet mere præcise regler for, hvordan oplysninger om rejsemuligheder skal præsenteres på skærmen.

Det ventes, at der på det forestående Rådsmøde vil kunne opnås Generel Indstilling til forslaget.

8. Europa-Parlamentets udtalelser



Europa-Parlamentet skal høres i henhold til Traktatens art. 251. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

Forslaget har været genstand for en indledende drøftelse i TRAN-komiteen, hvor der var grundlæggende tilslutning til forslaget om at bevare reguleringen af CRS i forenklet form. Parlamentet vil muligvis undersøge spørgsmål i forbindelse med moder-luftfartsselskabers indflydelse på CRS-systemerne og spørgsmål om CRS-systemernes salg af information om markedsføring.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenpunkt 8: Det fælles luftrum (Single Sky)

KOM (2007) 845

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Meddelelsen er fremlagt 20. december 2007. Dansk sprogversion forelå pr. 14. januar 2008.

Den 10. marts 2004 vedtog Rådet og Europa-Parlamentet en lovgivningspakke om det fælles europæiske luftrum. Lovgivningspakken indeholdt fire dele:

- Forordning nr. (EF) 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen"),
- Forordning nr. (EF) 550/2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen"),
- Forordning nr. (EF) 551/2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen") og
- Forordning nr. (EF) 552/2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen").

Ifølge rammeforordningens artikel 12, stk. 2, skal Kommissionen evaluere anvendelsen af lovgivningen om det fælles luftrum og periodisk aflægge rapport for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporterne skal indeholde en evaluering af resultaterne af gennemførelsen af lovgivningen, herunder information om udviklingen i sektoren, i forhold til de oprindelige mål og fremtidige behov.

Kommissionens meddelelse af 20. december 2007 udgør den første rapport om gennemførelsen og indeholder Kommissionens vurdering af behovet for videreudvikling af det fælles luftrum.

I meddelelsen henviser Kommissionen også til en rapport fra en Gruppe på Højt Plan, som i 2006 fik til opgave at se på den fremtidige europæiske rammelovgivning om luftfart. Denne gruppe aflagde rapport i juli 2007. I bilaget til Kommissionens meddelelse er indeholdt et sammendrag af denne gruppes rapport.



I meddelelsen vurderer Kommissionen, at i de tre år, der er gået siden ikrafttrædelsen af lovgivningen om det fælles europæiske luftrum, er en række af de aktiviteter, som der blev skabt retlige rammer for, blevet færdiggjort, mens andre endnu er i gennemførelsesfasen, og nogle udviser kun beskedne fremskridt. I øvrigt har man under gennemførelsen, og som følge af ændringer i vilkårene, kunnet pege på en række svage punkter i den nuværende lovgivning.

Kommissionen nævner i meddelelsen følgende resultater, der er opnået vedrørende det fælles europæiske luftrum:

- Der er skabt en retlig og institutionel ramme for det fælles luftrum.
- Der er skabt en adskillelse mellem luftfartstjenester og regulering, og landene har hver oprettet en national tilsynsmyndighed.
- Der er vedtaget en forordning om oprettelse af en sikkerhedsmæssig tilsynsfunktion, som de nationale tilsynsmyndigheder skal stå for, og som skal supplere de fælles krav.
- Der er vedtaget et direktiv om et EF-flyveledercertifikat, som opstiller fælles krav og uddannelsesbestemmelser, der vil føre til ensartede kvalifikationskrav og større mobilitet for arbejdstagerne.
- Der er sikret fuldstændig gennemsigtighed i fastsættelsen af afgifter for luftfartstjenester, idet Kommissionen har vedtaget en forordning om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester.
- Kommissionen har vedtaget en forordning om fleksibel udnyttelse af luftrummet med sigte på at forbedre adgangen til militærets brug af luftrum og en forordning om luftrumsklassifikation i det øvre luftrum.
- Der er taget første skridt med SESAR projektet til at fremskynde den teknologiske innovation og dermed sikre tilstrækkelig kapacitet.
- Der er etableret en effektiv interoperabilitetsmekanisme med henblik på vedtagelse af gennemførelsesregler og udvikling af EF-specifikationer for tekniske systemer og den operative anvendelse heraf.



Kommissionen angiver i meddelelsen følgende forhold vedrørende det fælles europæiske luftrum, som er under forberedelse:

- Evaluering af luftfartstjenesteudøvere i henhold til rammeordningen, som skal skabe et solidt grundlag for den fremtidige udvikling af initiativet til det fælles luftrum. Dataindsamling vil blive påbegyndt i 2008.
- Indførelse af kollegial evaluering af de nationale tilsynsmyndigheder, så der kan sikres et ensartet sikkerhedsniveau og en ensartet anvendelse af de fælles krav. Evalueringen vil ske i 2008.
- Den første vurdering under den fælles afgiftsordning, der skal sikre større gennemsigtighed, hvad angår beregning, pålæggelse og opkrævning af afgifter for luftfartstjenester, vil finde sted efter forelæggelsen af de første finansielle data i november 2007.
- Skabelsen af en europæisk øvre flyveinformationsregion (EUIR), luftrumsklassifikation i det nedre luftrum og fælles principper for ruteføring og sektoropdeling. Kommissionen vurderer, at man på dette område kun har opnået beskedne fremskridt, hvorfor Kommissionen undersøger muligheden for andre løsninger.
- Oprettelsen af funktionelle luftrumsblokke, der skal sikre lufttrafikstyringsnettet maksimal kapacitet og effektivitet. Dette vurderes af Kommissionen som et nøgleelement for det fælles luftrum, og der er taget en række initiativer på området, men fremskridtene er langsomme, og projekternes ambitionsniveau, modenhed og nytteværdi er varierende.

Kommissionen omtaler i sin meddelelse følgende forhold, hvor den eksisterende lovgivning er for svag:

- Miljøområdet med hensyn til drivhusgasser, hvor der med den gældende lovgivning ses bort fra den rolle, som ATM kan spille i denne sammenhæng. En forbedring i nettets opbygning, en mere effektiv udnyttelse af ruterne og nye operationelle systemer skulle kunne mindske flyvetider, brændstofforbrug og omkostninger mærkbart, med en deraf følgende reduktion i miljøbelastningen og påvirkningen af klimaet.
- Forsinkelsesproblematikken, som på trods af tiltag om øget kapacitet i luftrummet og nedgang i trafikken efter 11. septem-



ber 2001, vil genopstå, hvis de seneste års vækst i trafikken fortsætter.

- Økonomiske aspekter som følge af de enorme stigninger i brændstofpriserne, som har fået luftfartsindustrien til at skærpe omkostningskontrollen, hvorved de økonomisk ineffektive luftfartstjenester og den ineffektive afvikling af flytrafikken er blevet vigtige drivkræfter til forandring.

Kommissionen anfører i sin meddelelse med henvisning til en af konklusionerne i rapporten fra Gruppen på Højt Plan, jf. bilaget til meddelelsen, at fragmentering er den alvorligste flaskehals for en præstationsforbedring af det europæiske lufttrafikstyringssystem. Denne flaskehals kan kun bringes ud af verden, hvis præstationsrammerne, de retlige strukturer og en hurtig indførelse af ny teknologi tages op på EU-plan.

Handlingsstrategien går ud på, at der fokuseres på en præstationsdrevet tilgang til løsning af problemerne med det nuværende system, dvs. ineffektivitetsomkostninger på 3 mia. euro om året samt miljøomkostninger.

Kommissionen har i forbindelse med præstationsforbedringer blandt andet fokus på etableringen af en europæisk netstruktur med en netforvalter, funktionelle luftrumsblokke og SESAR-programmet.

Kommissionen anfører endvidere med hensyn til de retlige rammer, at det indre marked indebærer, at der kun er én lovgivning. Overlapninger med forskrifter fra andre strukturer må bringes ud af verden. Er lovgivningen fragmenteret, gør det ansvarsfordelingen uklar og medfører unødige omkostninger for myndighederne.

Kommissionen omtaler i forbindelse hermed overvejelser om lovgivningstiltag vedrørende udvidelse af EASA's beføjelser til også at omfatte lufthavne, luftfartstjenester og lufttrafikstyring, vedrørende økonomisk og præstationsrelateret regulering, vedrørende SESAR-systemet og vedrørende den forestående reform af EUROCONTROL, herunder overdragelse af flyvesikkerhedsregulering til EASA.

På grundlag af denne evaluering af gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og i tråd med konklusionerne fra præstationsvurderingskommissionen (*Performance Review Commission*) og Gruppen på Højt Plan, vil Kommissionen i andet kvartal af 2008 fremsætte forslag til en 2. lovgivningspakke vedrørende det fælles luftrum, som skal optimere den første lovgivningspakke, men ikke erstatte denne.



Kommissionen vil i den forbindelse også fremsætte forslag til lovgivning om udvidelse af EASA's beføjelser og om SESAR- masterplanen.

Med henblik på vedtagelse af et sæt Rådskonklusioner på Rådsmøde den 7. – 8. april 2008, har formandskabet fremlagt udkast til sådanne, som har været behandlet på flere møder i Rådets Transportarbejdsgruppe. Det fremgår blandt andet heraf, at Rådet:

- med tilfredsstillelse bemærker fremskridtet med at implementere lovgivningen om det fælles luftrum, men erkender behovet for at tage yderligere skridt til at forbedre præstationen,
- opfordrer Kommissionen til i overensstemmelse med anbefalingerne i rapporten fra gruppen på højt plan, at udarbejde en overordnet systemtilgang i overensstemmelse med ”gate to gate” konceptet for at forøge sikkerhed, for at forbedre ATM og lufthavnskapacitet og for at øge kost-effektivitet,
- understreger, at en sådan EU-præstationsstruktur særligt skal håndtere de negative effekter af fragmentering og reducere ineffektiviteten ved flyvning for at optimere den miljømæssige præstation for luftfarten,
- understreger at denne præstationsstruktur må baseres på fællesskabsmetoder, som respekterer principperne for proportionalitet, subsidiaritet og bedre lovgivning og at undgå dobbel lovgivning,
- understreger værdien af at udvide principperne for det fælles europæiske luftrum udover EU’s grænser for at kunne fremme et pan-europæisk ATM-system, og støtter ethvert tiltag til at forfægte disse principper overfor internationale organisationer.

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Kommissionens meddelelse har været i høring indtil 15. februar 2008 hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer:

AOPA Danmark, DANSAM, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Flyvesikringstjenesten, Grønlands Lufthavnsvæsen, Københavns Lufthavne, Foreningen af Danske Flyrelaterede virksomheder, Danish Airline Pilots Association, Flyvebranchens Personale uni-



on, Forsvarskommandoen, Havarikommissionen for Civil Luftfart, Billund Lufthavn, Dansk Industri, Færøernes Landsstyre, Kongelig Dansk Aeroklub, Scandinavian Airlines System STOOS, HTS Handel, Transport og Service, Dansk Erhverv; Dansk flyvelederforening.

Der er ikke modtaget nogle bemærkninger til meddelelsen.

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

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

5. Nærhedsprincippet

Generelt vurderes etablering af et fælles europæisk luftrum at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet fælles koordinering gennem EU vurderes at medføre væsentlige fordele i form af bl.a. øget kompabilitet og reducerede flyvetider. Hvis meddelelsen udmøntes i konkrete forslag, vil konsekvenserne nærhedsprincippet blive vurderet i nærhedsnotater grundnotater herom.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er positiv over for etablering af det fælles europæiske luftrum. Regeringen hilser det derfor velkomment, at Kommissionen har udarbejdet en statusrapport om arbejdet med det fælles europæiske luftrum.

Regeringen er generelt positivt indstillet overfor Kommissionens meddelelse, herunder Kommissionens planer om fremsættelse af forslag om 2. lovgivningspakke vedrørende det fælles luftrum.

Regeringen finder, at det i den forbindelse er væsentligt at fokusere på realiseringen af det fælles europæiske luftrum og ikke så meget på de enkelte elementer hertil. Regeringen finder det videre væsentligt, at man undgår unødige administrative forpligtelser og opgaver.

Endvidere finder regeringen, at det er væsentligt at understrege betydningen af en PAN-europæisk tilgang til det fælles luftrum, dvs. en tilgang på et bredt europæisk plan.



Endelig finder regeringen, at det er vigtigt at fremhæve SESAR's betydning og herunder ikke mindst industriens bidrag til SESAR-arbejdet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Udkast til Rådets konklusioner vedrørende Kommissionens meddelelse har været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe ved en række møder, og der er i den forbindelse fremsat ændringsforslag fra flere medlemslande, herunder Danmark.

Det forventes, at sagen vil skulle behandles endnu nogle gange i Rådets transportarbejdsgruppe.

Det må videre forventes, at der på Rådsmødet den 7. april 2008 vedtages et sæt konklusioner.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig om meddelelsen.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenpunkt 9: En bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning

1. Baggrund og indhold

Kommissionen udsendte den 11. januar 2008 sin meddelelse om en dagsorden for en bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning (KOM (2007) 869). Ifølge denne meddelelse har det indtil nu ikke været et behov for at EU-regulere almen- og forretningsflyvning, men pga. flere forhold – bl.a. udvidelsen af EU's kompetencer inden for luftfartssikkerhed og sikring, opgraderingen af det fælles europæiske luftrum, indførelse af det nye europæiske lufttrafikstyringsstem, forventede kapacitetsproblemer samt betænkeligheder ved lufttrafikkens miljøpåvirkninger – har EU-aktiviteter også voksende relevans for denne sektor.

Meddelelsen har følgende anvendelsesområde: 1. alle civile luftfartsoperationer bortset fra erhvervmæssig lufttransport og 2. civile lufttransportoperationer på bestilling og mod vederlag. Denne sektor, som betegnes almen- og forretningsflyvning, omfatter en stor og forskelligartet slags flyvning. Den omfatter aktiviteter fra fritidsflyvning med luftfartøjer uden motor til forretningsfly og specialiserede luftfartstjenester. Op mod 50.00 motordrevne luftfartstøjer anvendes til almen- og forretningsflyvning i Europa, og til sammenligning findes der ca. 5.000 luftfartstøjer i den europæiske kommercielle luftfartsflåde. Dertil kommer ca. 200.000 luftfartstøjer uden motor, som anvendes i sport- og fritidssektoren. I 2006 udgjorde almen- og forretningsflyvning ca. 9% af samtlige flyvninger. Siden 2003 er flyvninger inden for dette segment steget næsten dobbelt så hurtigt som resten af luftfartstrafikken.

Kommissionen vil med sin meddelelse opfordre alle interesserede parter til at fortsætte dialogen om denne sektors fremtid i Europa. Kommissionen vil følge den fremtidige udvikling for at sikre, at alle kategorier af luftrumsbrugere får taget hensyn til deres specifikke behov i forbindelse med den politiske proces. Kommissionen vil lægge særlig vægt på følgende aktiviteter:

- Der opbygges en samling basisdata om den europæiske almen- og forretningsflyvning
- Der ofres særlig opmærksomhed på en korrekt anvendelse af principperne om proportionalitet og subsidiaritet



- Der tages hensyn til behovene hos alle luftrums- og infrastrukturbrugere i forbindelse med kapacitetsplanlægning og optimering
- Nye teknologier fremmes for at fastholde den europæiske industris konkurrenceevne og udnytte den lokale og regionale kapacitet på en lønsom måde
- Adgangen til fremmede markeder lettes for almen- og forretningsflyvning
- Der sikres et bæredygtigt miljø i forbindelse med almen- og forretningsflyvning

På denne baggrund foreligger der nu et forslag til rådskonklusioner, hvori Rådet bl.a.

- Byder Kommissionens meddelelse velkommen
- Anerkender de sociale og økonomiske fordele ved almen- og forretningsflyvning
- Anerkender, at den europæiske almen- og forretningsflyvning er en vigtig del af den aeronautiske fabrikationsindustri, og at denne sektor er stærkt stigende
- Anerkender, at almen- og forretningsflyvning består hovedsageligt af små og mellemstore virksomheder, eller almennyttige organisationer, der afhænger af frivilliges indsat, som har begrænsede ressourcer til rådighed til at følge med i ændringer i de lovgivningsmæssige eller tekniske krav. Der kan imidlertid ikke gås på kompromis med luftfartssikkerhedskrav.
- Understreger behovet for, at almen- og forretningsflyvning kan få adgang til verdensmarkedet for luftfartstøjer både for operatører og for producenter
- Understreger behovet for at inkludere almen- og forretningsflyvning i optimering af den eksisterende kapacitet
- Understreger, at almen- og forretningsflyvning trods teknologiske fremskridt påvirker miljøet med støj og udstødningsgas og behøver at reducere disse miljøpåvirkninger som den øvrige luftfartsindustri



2. Gældende dansk ret

Ikke relevant

3. Høring

Der er ikke foretaget særskilt høring vedrørende udkastet til rådskonklusioner om en dagsorden for en bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og andre konsekvenser

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

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er generelt positiv stillet over for Kommissionens meddelelse og for rådskonklusionerne.

Danmark har desuden følgende konkrete bemærkninger til rådskonklusionerne:

- Det bør direkte fremgå, at EU vil sikre, at almen- og forretningsflyvning altid overholder ICAO's krav om luftfartssikkerhed.
- Det bør direkte fremgå, at almen- og forretningsflyvning bør bidrage med sin andel af løsningen på miljøområdet, ikke mindst for så vidt angår CO₂-emissioner.

Endelig vil Danmark søge at sikre proportionalitet mellem udgifter og nytte, såfremt Kommissionen stiller forslag om meddelelsens initiativ om opbygning af en samling basisdata for den europæiske almen- og forretningsflyvning.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Konklusionsudkastet har været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe et antal gange, og en række delegationer, herunder Danmark, har fremsat ændringsforslag.

Danmarks ændringsforslag ligger i forlængelse af dansk holdning, som det fremgår ovenfor.



Det må forventes, at Rådet skal vedtage konklusionerne på rådsmødet den 7. april 2008.

Side 80/80

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig om meddelelsen.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.