

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 499)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	21. marts 2002

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport og telekommunikationsministre – transportdelen) den 25.-26. marts 2002 – vedlægges Trafikministeriets reviderede notat over de punkter, der forventes optaget på dagsordenen.

Bemærk at revisionen alene vedrører, at dagsordenspunkterne 8 og 9 er byttet om i forhold til notatet som blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 13. marts 2002.

TRAFIKMINISTERIET J.nr. 121-35

3. kontor marts 2002

RNo/RFr

Rådsmøde (Telekommunikation og Transport) den 25.-26. marts 2002

Aktuelt notat:

Dagsordenspunkt 1 a): forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om markedsadgang for havnetjenester. KOM (2001) 35 endelig udgave. [*](#)

Dagsordenspunkt 1 b): Forslag til forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM (2002) 54 endelig ("Marco Polo programmet") [*](#)

Dagsordenspunkt 1 c): Forslag til beslutning om revision af beslutning 1692/96 angående udvikling af fælleseuropæiske retningslinier for de transeuropæiske transportnet (TEN-T) KOM (2001) 544 [*](#)

Dagsordenspunkt 1 d): Forslag til forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, KOM(2001) 784 endelig [*](#)

Dagsordenspunkt 1 e): Forslag til forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne, KOM(2001) 335 [*](#)

Dagsordenspunkt 1 f): forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje KOM(2002) 107 [*](#)

Dagsordenspunkt 1 g): Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport KOM(2001) 573 final [*](#)

Dagsordenspunkt 2): Søtransport [*](#)

- Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et udvalg for sikkerhed til søs og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening hidhørende fra skibe KOM(2000) 489 samt [*](#)

- Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiverne om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening forårsaget af skibe KOM(2000) 489 [*](#)

Dagsordenspunkt 3 a): Galileo - forslag til rådsforordning om oprettelse af et fællesforetagende KOM (2001) 336. [*](#)

Dagsordenspunkt 3b): Galileo (etablering af et europæisk satellitnavigationssystem) - rådskonklusioner [*](#)

Dagsordenspunkt 4): Samarbejde inden for Euro-middelhavsområdet vedrørende transport. [*](#)

Dagsordenspunkt 5): Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik frem til 2010. KOM(2001) 370. [*](#)

Dagsordenspunkt 6): forslag til direktiv om bestemmelser og procedurer med henblik på indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne KOM(2001) 695 endelig. [*](#)

Dagsordenspunkt 7): Forslag vedrørende gennemførelsen af et Fælles Europæisk Luftrum KOM(2001) 123, KOM(2001) 564. [*](#)

Dagsordenspunkt 8): Spørgsmål vedrørende forsikringer efter begivenhederne den 11. september 2001 [*](#)

Dagsordenspunkt 9 a) : Generelle spørgsmål vedrørende transit gennem alperne. [*](#)

Dagsordenspunkt 9 b): Forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807 final. [*](#)

Dagsordenspunkt 10) : (Danmarks Statistik) Forslag til forordning om statistik over jernbanetransport. KOM (2000) 798. [*](#)

Dagsordenspunkt 11): forslag til EU's anden jernbanepakke Kom(2002) 21-25 [*](#)

Dagsordenspunkt 1 a): forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om markedsadgang for havnetjenester. KOM(2001) 35 endelig udgave.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag er fremsat den 13. februar 2001.

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Som følge af nærhedsprincippet er der i dag meget forskellige regler om markedsadgang for havnetjenester i de forskellige lande. Konkurrencen mellem havne er steget betydeligt siden gennemførelsen af det indre marked, og havnetjenesters pris og kvalitet er nøglefaktorer for brugernes valg af havn. Bedre havnetjenester medfører en bedre udnyttelse af søtransport, herunder nærskibsfart, samt kombineret transport og dermed en aflastning af pres set på landtransportnettet. Den hidtidige anvendelse af traktatens bestemmelser i konkrete sager om adgang til havnetjenester foreslås erstattet af regler, der gælder for havne af en vis størrelse, og som sikrer lige adgang og konkurrence på lige vilkår. Reglerne skal desuden tage højde for havnemyndigheders dobbeltrolle som forvalter/udvikler og leverandør af havnetjenester i konkurrence med andre leverandører.

Det foreliggende forslag har derfor som mål, at medlemsstater skal sikre leverandører af de på en liste anførte havnetjenester (lodsning, bugsering, fortøjning, lasthåndtering og passagerservice) adgang til markedet.

Direktivet gælder for alle søhavne eller havnesystemer, der er beliggende på en medlemsstats territorium, og som er åbne for almindelig søhandelstrafik. Dog omfatter forslaget kun havne af en vis størrelse (mindst 3 mio. t gods eller 500.000 passagerer i de seneste tre år). Der kan stilles krav om, at leverandørerne er etableret inden for Fællesskabets grænser, og at anvendte fartøjer skal registreres i en medlemsstat og føre dennes flag.

Forslaget griber ikke ind i forpligtelser mv. i henhold til eksisterende direktiver om aftaler vedrørende offentlige tjenesteydelser og indkøb, bygge- og anlægskontrakter samt tilbudsgivning og gensidig anerkendelse af erhvervsmæssig uddannelse.

Medlemsstaterne kan forlange, at leverandører af havnetjenester skal søge tilladelse, der kan tidsbegrænses for 5-25 år afhængigt af de foretagne investeringer. Antallet af tilladelser kan kun begrænses af plads-, kapacitets- og sikkerhedsmæssige grunde efter gennemsigtige og objektive kriterier. Med mindre ganske særlige omstændigheder gør sig gældende, skal der mindst være to fuldstændigt af hinanden uafhængige tjenesteleverandører for hver kategori last. Hvis havnens forvaltningsorgan yder eller ønsker at yde havnetjenester, skal det være stillet som en vilkårlig konkurrent og kan ikke deltage

i udvælgelsen af leverandører. Medlemsstaten må derfor udpege en anden kompetent myndighed, uafhængig af forvaltningsorganet og tjenesteleverandører, der kan afgøre restriktioner.

Medlemsstaterne skal sikre, at alle procedurer vedrørende levering af havnetjenester er fuldt gennemsigtige, at der er adgang til ankeprocedurer, herunder prøvelse af lovligheden, og at der offentliggøres en opfordring til interesserede parter om at deltage i udvælgelsen.

Udvalgte leverandører skal føre adskilte regnskaber efter anerkendte principper for hver tjeneste for sig.

Medlemsstaterne skal tillade selvservicering efter højst de samme kriterier, der stilles for leverandører af samme eller sammenlignelige tjenester.

Overgangsforanstaltninger skal tage hensyn til eksisterende tjenesteyderes legitime forventninger, men samtidig kræve genvurdering af eksisterende tilladelser, der ikke er i overensstemmelse med direktivet.

Forslagets bestemmelser må ikke bringe havnesikkerheden i fare eller stride mod eksisterende miljøbestemmelser.

Forslaget indeholder ikke bestemmelser om havnenes institutionelle struktur, ejendomsretlige ordninger, standarder for uddannelse og kvalifikationer for det **pågældende** personale og udstyr samt sikkerhed og miljø.

Der er krav om rapportering fra medlemsstaterne til Kommission senest efter 3 år med henblik på vurdering og eventuel revision.

2. Gældende dansk ret

Lov nr. 326 af 28. maj 1999 om havne gælder for havne, der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk.

Disse havne forestår som hovedregel anlæg og drift af infrastruktur mv. Statshavne, kommunale selvstyrehavne og havne, der helt eller delvist er organiseret kommunalt ejede aktieselskaber, kan yderligere stille kraner, pakhuse og lign. til rådighed med henblik på at betjene skibe, der stevedorer, areallejere m.fl. Havne, der helt eller delvist er organiseret kommunalt ejede aktieselskaber, kan desuden udføre havnerelateret operatørvirksomhed.

Trafikministeren kan i særlige tilfælde efter ansøgning tillade, at kommunale selvstyrehavne tillige forestår havnerelateret operatørvirksomhed enten selv eller i samarbejde med private virksomheder.

De tilladelser, som trafikministeren efter hidtidige regler har meddelt visse havne til at udføre stevedorevirksomhed i kraft. Havne, der før lovens ikrafttræden den 1. januar 2000, har udført skibsrelaterede hjælpetjenester, herunder lodsning, bugsering og trosseføring, kan fortsat udføre disse tjenester.

3. Høring

Forslaget har været i høring hos følgende organisationer:

Sammenslutningen af Danske Havne, Foreningen af Danske Privathavne, Danske Havnevirksomheder, Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe/Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Coastercentralen, Erhvervenes Transportudvalg og Skibsmæglerforeningen.

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

Sammenslutningen af Danske Havne finder, at et forslag vedrørende konkurrencen mellem europæiske havne og mellem de forskellige transportformer ville have større effekt på søfartens og havnenes konkurrenceevne. Forslaget findes generelt upræcist. Under hensyn til forslaget indhold findes der ikke at være et presserende behov for ny regeldannelse for danske havne på nuværende tidspunkt. Sammenslutningen kan tilslutte sig, at der etableres ensartede regler for et liberaliseret havnetjenestemarked. Forinden bør der dog ske afklaring af spørgsmål vedrørende hvilke havneanlæg leverandører har adgang til, forhøjelse af grænseværdien for passagerer, afklaring af dispensationsbestemmelsen for mindre end to uafhængige leverandører per godskategori og udpegning af uafhængig myndighed når havnemyndigheden selv vil levere havnetjenesteydelser. Et tilladelsessystem findes ikke nødvendigt under hensyn til princippet om fri næring. Det må afklares, om begrænsning i adgang skal følge af en de facto situation eller afgøres af en myndighed. Ved begrænsning af perioder skal disse være som afskrivningsperioderne, og betydelige/ubetydelige investeringer skal fastlægges. Kravet om regnskabsføring anses allerede for opfyldt i danske havne. Det må afklares, om leverandører, der yder tjenester i flere havne, skal opsplitte deres regnskaber. Selvhåndtering må defineres nærmere, hvis den ikke kun går ud på, at en havnebruger med egne ansatte kan udføre havnetjenester. Liberalisering af teknisk-nautiske servicetjenester og frigivelse af lodsmonopolet findes specielt positivt og ønskes indført over en kortere periode. En konsekvensrettelse af dansk havnelovgivning vedrørende havnes

muligheder for udbud af tjenesteydelser bør følge . Endelig må ILO-konvention, overenskomstforhold, foreneligheden af adgangsret til tjenesteydelser i forhold til private havneejere samt spørgsmål om overgangsperioder undersøges nærmere.

Danske Havnevirkssombeder finder det afgørende, at ydelse af havnetjenester fortsat er et frit erhverv, hvorfor en tilladelsesordning skal være fakultativ. En begrænsning af tilladelsesperioden findes ikke hensigtsmæssig henset de nødvendige store investeringer. Udtrykkene tilsvarende procedure og ubetydelige/betydelige investeringer i bestemmelserne vedrørende overgangsforanstaltninger ønskes præciseret, ligesom tidsbegrænsning ønskes forlænget/ophævet. Det understreges, at den myndighed, der skal give en havns forvaltningsorgan tilladelse til at udføre havnetjenester, skal være uafhængig af forvaltningsorganet, og der foreslås en sanktionsbestemmelse i tilfælde af overtrædelser.

Danmarks Rederiforening finder det positivt, at Kommissionen har fremlagt et forslag, der søger at sikre reel konkurrence i europæiske havne for derved at højne effektiviteten til gavn for den fortsatte integrering af søfarten, og ikke mindst nærskibsfarten, i den multimodale transportkæde. Foreningen har på nuværende tidspunkt bemærkninger til følgende bestemmelser i selve forslaget: for høj mindstegrænse, bortfald af krav om etablering af virksomheder og registrering af skibe i EU, havne alene til brug for ejeren skal ikke omfattes af direktivet, problematisk at kræve autorisation af udbydere og begrænse antallet af disse, begreberne kompetent myndighed, betydelige investeringer og flytbare enheder må fastlægges nærmere, bestemmelserne vedrørende social beskyttelse klargøres og modificeres, kriterierne for tilladelser til selv-servicering skal være relevante og proportionelle, listen over tjenesteydelser skal præciseres og havnene må ikke kræve betaling eller indføre auktioner i forbindelse med tildeling af autorisationer.

Erhvervenes Transportudvalg er som udgangspunkt positivt indstillet over for forslaget, men finder ikke noget presserende behov for ny regeldannelse. Forslaget kan (bør) ikke vedrøre en privatretlig organiseret havn, der ikke er et helt eller delvis kommunalt organiseret aktieselskab, jf. § 6, stk. 1, nr. 4 og 5 i havneloven. Udvalget har bemærkninger til følgende bestemmelser i selve forslaget: Tilføjelse om, at direktivet ikke gælder for privatretlig organiserede havne, jf. Traktatens artikel 295, definition af de ikke omfattede havne savnes og tilladelsessystem i Danmark forventes ikke at være nødvendigt.

Danmarks Skibsmæglerforening kan tilslutte sig bestræbelserne for at skabe et mere liberalt og gennemsigtigt marked til gavn for effektiviteten i havnene og dermed fremme af søtransport og ikke mindst nærskibsfarten. Foreningen finder generelt det danske marked åbent og konkurrencedygtigt, men har kendskab til tilfælde af dominerende leverandører og kan forestille sig tilfælde uden økonomisk grundlag for konkurrerende parter. Kravet om autorisation er positivt, men må ikke føre til urimelig begrænsning. Selvservicering findes at kræve nøje overvejelse og skal mindst foregå på samme sikkerhedsmæssige niveau som hos serviceudbydere.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vil indebære en ændring af havneloven.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at eksisterende ulige adgangsmuligheder til havnetjenestemarkedet i medlemsstaterne, og generelt uklare og utilfredsstillende procedurebestemmelser, indebærer et behov for at etablere fællesskabsdækkende grundregler. Disse giver i medfør af nærhedsprincippet medlemsstaterne betydelig frihed i betragtning af havnenes geografiske særegenheder med forskellige krav, hvad angår søfartssikkerhed og miljø beskyttelse.

Den danske regering er enig heri.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Grundnotat er fremsendt den 4. april 2001.

Dagsordenspunkt 1 b): Forslag til forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM (2002) 54 endelig ("Marco Polo programmet")

- Nyt notat (revideret grundnotat af 25. februar 2002)

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2 og vedtages efter proceduren med fælles beslutningstagen sammen med Europa-Parlamentet.

Europa-Kommissionen vurderer at den samlede vejgodstransport i Europa uden indgriben vil vokse med 50% frem til 2010. Derfor foreslår Europa-Kommissionen i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010, at der træffes foranstaltninger, som kan få fordelingen på transportformer tilbage til niveauet i 1998.

På det Europæiske Råds møde i juni i Göteborg pegede man også på en bedre balance mellem transportformerne som et centralt element i strategien for en bæredygtig udvikling.

Europa-Kommissionen foreslår således oprettet EU-støtteprogrammet Marco Polo, hvis hovedformål er at reducere overbelastningen af vejene og forbedre transportsystemets miljøpræstationer som helhed ved at flytte gods fra vejtransport til nærskibsfart, jernbane og indre vandveje.

Marco Polo programmet etableres for perioden 1. januar 2003 til 31. december 2010, og afløser PACT-programmet, der støttede projekter for kombineret transport, og som udløb 31. december 2001.

Marco Polo programmet skal yde støtte til erhvervsmæssige projekter på markedet for godstransport. Der vil blive tale om tre projektyper:

1. Trafikoverflytningsprojekter: Opstartsstøtte til nye alternative godstransportformer, som skulle kunne blive levedygtige på mellemlangt sigt.
2. Katalysatorprojekter: Støtte til lancering af godstrafikforbindelser eller –faciliteter af strategisk europæisk interesse.
3. Fælles læringsprojekter: Stimulering af samarbejde inden for godslogistik.

Analyser af resultaterne fra det tidligere PACT-program har vist, at det er økonomisk særdeles risikofyldt at oprette nye intermodale godstrafikforbindelser i Europa, og det er derfor stadig hensigtsmæssigt at give EU-støtte til start af nye foretagender.

Projekterne skal vedrøre mindst to medlemsstaters område eller mindst én medlemsstat og et tredjeland. Der dækkes ikke omkostninger, der vedrører et tredjelands område. Programmet er åbent for øst- og centraleuropæiske lande, der er tiltrædelseslande samt EFTA- og EØS-lande.

Projekter forelægges af konsortier bestående af to eller flere virksomheder, der er hjemhørende i to eller flere medlemsstater eller i det deltagende tredjeland.

Ad 1) Trafikoverflytningsprojekter: Sådanne projekter skal indebære aktiviteter, der fører til en betydelig og holdbar overflytning af godstransport fra vej til nærskibsfart, jernbane eller indre vandveje. Et projektet skal være levedygtigt uden tilskud efter højst 36 måneders tilskud fra Fællesskabet.

Hvis projektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, skal disse sendes i udbud eller til markedsundersøgelse.

Der kan højst ydes tilskud på 30 % af alle omkostninger. Tilskuddet tager form af en præmie for sparede eksterne omkostninger. Præmien udbetales som et fast beløb beregnet efter, hvor mange tonkilometer, der er flyttet fra vejtrafikken.

Der fastsættes et mindstebeløb for tilskud pr. trafikoverflytningsprojekt på 1. mio. €.

Ad 2) Katalysatorprojekter: Disse projekter skal indeholde innovative aktiviteter, der sigter på at overvinde strukturbarrierer på det europæiske godstransportmarked. Der skal fremlægges en realistisk forretningsplan, der viser at projektet når sine mål på højst 48 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode. Projektet skal være innovativt på europæisk niveau m.h.t. logistik, teknologi, metoder, udstyr, pro dukter eller tjenesteydelser. Der lægges navnlig vægt på projekter, der fremmer "vand"-motorveje.

Katalysatorprojekter skal som hovedregel være med til at fjerne flaskehalsproblemer og strukturbarrierer på transportmarkederne inden for rammerne af de transeuropæiske net (TEN).

Til katalysatorprojekter kan der højst ydes tilskud på 35 % af alle omkostninger. Tilskuddet ydes på grundlag af tilskudskontrakter med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne kontrakter kan som hovedregel ikke løbe i over 50 måneder.

Der fastsættes et mindstebeløb for tilskud pr. katalysatorprojekt på 3 mio. €.

Ad 3) Fælles læringsprojekter: Sådanne projekter skal fremme aktiviteter, der sigter mod at forbedre samarbejdet om at optimere arbejdsmetoder og procedurer i godstransportkæden under hensyntagen til logistiske krav. Projekterne skal være innovative på europæisk niveau.

Til fælles læringsprojekter kan der højst ydes tilskud på 50 % af alle omkostninger. Tilskuddet ydes på grundlag af tilskudskontrakter. Disse kontrakter kan som hovedregel ikke løbe i over 26 måneder.

Der fastsættes et mindstebeløb for tilskud pr. fælles læringsprojekt på 500.000 €.

Europa-Kommissionen udsteder detaljerede regler for fremgangsmåden ved projektførelæggelse, udvælgelse og formidling samt krav om afrapportering og kontrol i forbindelse med de enkelte projekter.

Til forskel fra PACT-programmet, hvor Europa-Kommissionen blev bistået af et forskriftsudvalg, bistås Europa-Kommissionen under Marco Polo programmet af et rådgivende udvalg, hvilket betyder at Europa-Kommissionen har mere indflydelse på udvælgelsen af projekter end tidligere. Udvalget består af repræsentanter for medlemsstaterne, og har Kommissionens repræsentant som formand.

Finansieringsrammen for gennemførelsen af Marco Polo programmet i perioden 1. januar 2003 til 31. december 2007 foreslås fastsat til 115 mio. €.

5 % af budgettet reserveres til ledsageforanstaltninger d.v.s. formidling og overvågning af projekterne samt evaluering.

Udvælgelsen af projekterne må ikke give anledning til konkurrenceforvridning, og Europa-Kommissionen vil derfor evaluere forordningens gennemførelse senest den 31. december 2006.

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke dansk lovgivning på området. Da der er tale om en forordning har det direkte retsvirkning.

3. Høring

Forslaget er sendt i bred høring. Supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarerne er modtaget.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet forslaget holder sig inden for rammerne at det finansielle perspektiv.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Forslaget kan medvirke til at flytte transport af gods fra vej til nærskibsfart og jernbaner, og dermed forbedre miljøet.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Europa-Kommissionen anfører, at målet for det foreslåede program ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af programmets omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. Endvidere påpeger Europa-Kommissionen, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet forslaget ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål. Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg har tidligere modtaget aktuelt notat af 19. november 2001 samt grundnotat af 25. februar 2002.

Dagsordenspunkt 1 c): Forslag til beslutning om revision af beslutning 1692/96 angående udvikling af fælleseuropæiske retningslinier for de transeuropæiske transportnet (TEN-T) KOM (2001) 544

1. Baggrund og indhold

I henhold til Traktatens art. 154-156 er Fællesskabet forpligtet til at bidrage til etablering og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiområdet.

Forslaget skal vedtages under proceduren for fælles beslutningstagen, art. 251.

TEN-T retningslinierne beskriver de overordnede kriterier, der definerer transportinfrastrukturprojekter af fælles interesse samt målsætninger om fremme af sikkerhed, mobilitet, miljø og beskæftigelse. Desuden er der i retningslinierne et kortbilag, som angiver nettene af fælles interesse.

Revisionen af retningslinierne skal ifølge art. 21 i de gældende retningslinier (Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996) foregå hver femte år, således at retningslinierne tilpasses den økonomiske og teknologiske udvikling. Desuden kræves en vis tilpasning i forhold til Amsterdam-traktaten fra 1998, der bl.a. foreskriver, at miljøpolitikken integreres i alle andre sektorpolitikker.

De foreslåede ændringer til retningslinierne skal ses i sammenhæng med Europa-Kommissionens hvidbog om EU's fremtidige transportpolitik, der beskriver Europa-Kommissionens prioriteringer inden for transportpolitikken. Den næste og mere gennemgribende revision af retningslinierne er planlagt til 2004, og skal bl.a. ses i sammenhæng med udvidelsen mod øst.

Det transeuropæiske transportnet står for næsten halvdelen af den totale gods- og passagertransport i EU. Retningslinierne gør det muligt at koordinere EU-støtte med nationale investeringer i infrastrukturprojekter, der har en høj fælleseuropæisk interesse.

I øjeblikket er der store forsinkelser i færdiggørelsen af det transeuropæiske net. Især er de grænseoverskridende projekter forsinket. Der er derfor efter Kommissionens opfattelse behov for en større fælles indsats, hvis nettene som planlagt skal være færdige i 2010.

Kommissionen foreslår, at de gældende retningslinier revideres, således, at de prioriterede mål i retningslinierne koncentrerer om:

a) Etablering og udvikling af de hovedfærdselsårer, der er nødvendige for at fjerne trafikale flaskehalse, samt færdiggørelse af manglende strækninger.

b) Adgang til randområder.

Derudover foreslår Kommissionen fire nye prioriterede mål, der hovedsageligt drejer sig om effektivisering af jernbanetrafikken:

c) En gradvis opnåelse af et interoperabelt jernbanenet, hvor godstransporten har prioritet.

d) Etablering af forbindelsesled mellem jernbaner og havne, således at nærskibsfart og indre vandveje fremmes.

e) Etablering af forbindelsesled mellem jernbaner og lufthavne for at effektivisere trafikale knudepunkter.

f) Udnyttelse af intelligente transportsystemer til at optimere den eksisterende infrastrukturkapacitet samt til forbedring af sikkerheden.

Endvidere dækker forslaget også:

g) Integration af miljø- og sikkerhedshensyn i udformningen og implementeringen af nettene.

Kommissionens forslag indeholder følgende ændringer til nettene:

1. På vejnettet foreslås en udvidet brug af trafikstyringssystemer, informatik, uhelds- og beredskabshåndtering samt koordinering af elektroniske betalingsystemer.
2. På jernbanenet indføres tekniske specifikationer for interoperabilitet for højhastighedsbaner (Direktiv nr. 96/48/EF af 23. juli 1996) og konventionelle jernbaner (Direktiv nr. 2001/16/EF af 19. marts 2001).

Retningsliniernes miljødimension opdateres i Kommissionens forslag med de seneste miljøinitiativer (Direktiv nr. 2001/42/EF af 27. juni 2001 om miljøvurdering af investeringsplaner og –programmer).

Ud over de ovennævnte ændringer til retningslinierne foreslår Kommissionen, at listen over højt prioriterede projekter opdateres, idet flere af de hidtidige 14 højt prioriterede projekter er færdiggjorte, herunder Øresundsforbindelsen. På den nye liste tilføjes syv nye højt prioriterede projekter, bl.a. en fast forbindelse over Femer Bælt.

I kortbilagene til retningslinierne foreslås kun enkelte tekniske justeringer, således at kortene ajourføres i forhold til færdiggjorte strækninger samt med henblik på en udvidelse af EU.

Kommissionen foreslår, at den næste revision af retningslinierne påbegyndes i 2004. Tidspunktet hænger sammen med, at der skal fremlægges et beslutningsgrundlag før vedtagelse af de nye finansielle perspektiver i 2006.

Forslaget har endnu ikke været til 1. behandling i Europa-Parlamentet.

2. Gældende dansk ret

Forslaget indvirker ikke på dansk ret, idet der er tale om retningslinier.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring. Der er indkommet bemærkninger fra Sammenslutningen af danske havne, Dansk Rederiforening, Dansk Transport og Logistik (DTL) og Foreningen International Transport Danmark (ITD), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE), Erhvervenes Transportudvalg (ETU) samt Noah-trafik.

Sammenslutningen af danske havne støtter forslaget om etablering af forbindelsesled mellem jernbane og havne.

Dansk Rederiforening mener derimod, at det bør afhænge af konkrete vurderinger, hvorvidt en specifik havn har behov for udbygning af adgangsforholdene ad jernbane eller vej eller begge dele.

DTL finder forslagens fokusering på jernbaneinfrastruktur uheldig, at hovedformålet må være at forbedre det samlede transportsystems effektivitet, og ikke at ændre på balancen mellem transportformerne. *DTL* finder det fornuftigt at prioritere intelligente transportsystemer i forbindelse med vejnettet for at opnå kapacitetsforøgelser, bedre trafiksikkerhed og mindre miljøbelastning. *DTL* noterer endvidere med tilfredshed, at Femer Bælt forbindelsen er medtaget som et særligt prioriteret projekt.

ITD savner tilstrækkelig dokumentation for, at prioriteringer af rene jernbane- og søfartsprojekter ikke vil føre til kvalitetsforringelser i det samlede transportudbud. *ITD* savner desuden vurderinger af effekten af den kommende EU-udvidelse.

AE og *ETU* noterer med tilfredshed, at Femer Bælt projektet er tilføjet på listen over højt prioriterede projekter.

Noah-trafik hilser velkommen, at miljøhensyn fremover skal tildeles større betydning end tidligere, og at der skal ske en vurdering af selve plangrundlaget. *Noah-trafik* ønsker, at der udarbejdes et grundlag for en ny transportpolitik, og sætter spørgsmålstegn ved nytten af udbygningen af højhastighedsbaner samt interessen ved en Femer Bælt forbindelse. *Noah-trafik* ønsker, at der i stedet skal sættes ind på at fjerne en lang række mindre flaskehalse i transportsystemet. *Noah-trafik* finder det prisværdigt, at Kommissionen puster nyt liv i nærskibsfarten og godstransport ad indre vandveje. Endelig opfordrer *Noah-trafik* til at retningslinierne ikke alene kommer til at omfatte større hensyn til miljøet, men også hensyn til lokalsamfundet.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

7. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Da der er tale om retningslinier berøres nærheds- og proportionalitetsprincippet ikke.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Grundnotat af 2. november 2001 og aktuelt notat af 25. februar 2002 er tidligere fremsendt til Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 1 d): Forslag til forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, KOM(2001) 784 endelig

Nyt notat

• Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 27. december 2001. Det er fremsat under henvisning navnlig til Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Kommissionen henviser til, at liberaliseringen af lufttransporten har givet passagererne mange fordele, men at boardingafvisning, aflysning af fly og lange forsinkelser er store problemer.

Fællesskabet vedtog i 1991 forordning (EØF) nr. 295/91 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises i en EU-lufthavn på grund af overbookning, og denne forordning er fortsat gældende. I 1998 foreslog Kommissionen en ændring af forordningen, men på grund af uenighed vedr. anvendelsen for Gibraltar vedtog Rådet ikke forslaget. Det nu foreliggende forslag er en udvidelse af det tidligere ændringsforslag.

Kommissionen mener, at de gældende bestemmelser ikke beskytter passagererne tilstrækkeligt. De får ikke luftfartsselskaberne til at afstå fra overdreven brug af afvisning eller aflysning, og de skaber ingen rettigheder for passagerer, der lider under lange forsinkelser.

Afvisning af passagerer kan dog ikke helt undgås, dels pga. driftsmæssige årsager, dels pga. overbookning, dvs. flyselskabernes bevidste accept af reservationer til flere sæder, end der er til rådighed i flyet, i bevidstheden om, at et antal passagerer med bekræftet reservation alligevel ikke møder op. Hvis operatører ikke kan overbooke, vil billetpriserne blive hævet, hvilket ikke vil være til nogens fordel.

Der er dog ifølge Kommissionen ikke tilstrækkelig tilskyndelse til operatørerne om at være mere omhyggelige. De største EU-luftfartsselskaber menes i 1999 at have afvist i alt 250.000 passagerer ved ruteflyvning, svarende til 1,1 passager pr. 1.000.

Kommissionen foreslår derfor en fremgangsmåde, hvorefter en operatør i forbindelse med afvisning i modsætning til nu skal være forpligtet til at opfordre passagerer til frivilligt at afgive deres pladser mod en form for kompensation, som skal forhandles på stedet, hvorved kompensationen vil afspejle den værdi, den enkelte passager tillægger ulejligheden.

Kun hvis der ikke er et tilstrækkeligt antal frivillige, skal det være tilladt at afvise passagerer. Disse skal kompenseres med et fast beløb, som skal være stort nok til dels at godtgøre ulejligheden, dels at afskrække operatørerne fra at overbooke i for stort omfang. Kommissionen foreslår et beløb på 750 € (ca. 5.500 kr.) for flyvninger på under 3.500 km og 1.500 € (ca. 11.000 kr.) for længere flyvninger. (Kompensationen kan i visse tilfælde halveres, og den kan efter aftale udbetales i rejsekuponer el. lign). Disse beløb er betydeligt højere end i den gældende forordning. Kommissionen påpeger dog, at afvisning af passagerer skal være noget, der kun forekommer undtagelsesvis.

Ved afvisning af en passager får denne desuden valget mellem enten refusion af billetens pris samt evt. gratis hjemrejse, eller omlægning af rejsen så hurtigt som muligt, eller omlægning af rejsen på et senere tidspunkt efter eget valg. Frivillige får samme rettigheder. Afviste passagerer skal desuden have bistand i form af måltider og evt. hotel.

Forslaget udvider bestemmelserne om økonomisk kompensation, refusion eller omlægning af rejsen samt bistand til også at gælde i tilfælde af operatørens aflysning af fly, bortset fra aflysninger, som bevisligt ligger uden for dennes ansvar. De passagerer til et aflyst fly, som operatøren ikke kan komme overens med om refusion eller omlægning af rejsen, skal således tilbydes tilsvarende kompensation som afviste passagerer.

Hvad angår lange forsinkelser (to, henholdsvis fire timer, alt efter turens længde), er disse ofte forårsaget af forhold uden for operatørens ansvar. Kommissionen mener ikke, at operatøren under de nuværende forhold skal være forpligtet til at give kompensation til forsinkede passagerer. Disse skal dog tilbydes samme bistand til rejseomlægning som afviste passagerer, hvorimod forplejningen af passagerer ved lange forsinkelser overlades til operatørens skøn.

Ligesom i den gældende forordning vil bestemmelserne ikke indskrænke en passagers ret til at søge yderligere kompensation ved domstolene.

Den gældende forordning omfatter kun ruteflyvning, men ifølge forslaget skal bestemmelserne ligeledes gælde for charterflyvning. Der sker desuden en udvidelse, så bestemmelserne også skal gælde for afrejse med et EU-luftfartsselskab fra et tredjeland, medmindre passageren nyder godt af tilsvarende bestemmelser i tredjelandet.

Medlemsstaterne skal ifølge forslaget som noget nyt fastsætte bestemmelserne om de sanktioner, der skal gælde for overtrædelse af forordningen. De skal desuden udpege et organ i medlemsstaten, der skal have ansvaret for håndhævelse af forordningen.

Kommissionen skal senest 1. januar 2008 aflægge rapport om erfaringerne med forordningen.

2. Gældende dansk ret

Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking.

3. Høring

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

AOPA Danmark, Danmarks Rejsebureau Forening, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervenes Transportudvalg, Forbrugerrådet, De Samvirkende Invalideorganisationer, Dansam, Cimber Air A/S, Danish Air Transport, Premiair A/S, SAS, Maersk Air A/S, Sterling European Kommanditaktieselskab, Sun-Air of Scandinavia A/S, Aalborg Lufthavn, Billund Lufthavn, Københavns Lufthavne A/S.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) mener, at forordningsforslaget, idet det også omfatter charterflyvning og rejsearrangører, på en forstyrrende og urimelig måde griber ind i de regler, der gælder i henhold til lov om pakkerejser af 1993 (der implementerer Rådets direktiv om pakkerejser af 1990). DRF finder det vanskeligt at forstå filosofien bag dette. Der bør tages afgørende hensyn til den eksisterende pakkerejselov givning og de strenge krav, der allerede stilles til arrangørerne, idet en yderligere eller anden regulering for disse vil være uhensigtsmæssig, forvirrende og formentlig urimeligt fordyrende.

DRF tager afstand fra de foreslåede kompensationsbeløb, som man karakteriserer som eksorbitante, og som vil virke destruktivt på hele sektorens prissætning. De store kompensationer, som flypassagerer kan forvente, vil være urimeligt favoriserende af disse kunder fremfor passagerer, der vælger andre transportmidler. På den anden side vil prisniveauet for flyrejser (såvel flybilletter som flypakkerejser) stige meget mere end for andre rejser. De foreslåede kompensationsbeløb står ikke i rimeligt forhold til billet- eller rejseprisen eller til det reelle tab, kunden lider. Kompensationen, der udløses ved bare to timers forsinkelse ved aflysninger, forekommer således ifølge DRF mere at være en straffeekspedition mod den del af rejsebranchen, der benytter flytransport, end en reel dækning af et tab, som forbrugeren har lidt.

DRF mener, at det vil være nærmest umuligt altid reelt at klarlægge, hvorvidt en aflysning og den dermed forbundne forsinkelse har sin grund i forhold, som operatøren i sidste ende har ansvar for.

En charterarrangør overbooker ifølge DRF næppe sine pakkerejsekunder, og man bør derfor ikke kræve, at sådanne kunder skal omfattes af en ordning med frivillig opgivelse af deres pladser. Dette vil uvægerligt føre til uheldige og urimelige følgevirkninger for arrangørens samlede rejsearrangement og planlægning.

Pakkerejser bør heller ikke omfattes af forordningens krav om individuelle forhandlinger med kunden i forbindelse med aflysninger nogen tid før afgang, da dette er reguleret af pakkerejseloven.

DRF mener, at ændringer i tidstabellerne, der ikke kun har ubetydelig indflydelse på rejsen, skal indgå på samme måde som aflysninger før afrejsen, men eventuelt kan afhjælpes ved hurtigt tilbud om alternativ rejseplan. Forslagets artikel 10 og 11 om henholdsvis aflysninger og forsinkelser bør i øvrigt ikke anvendes ved pakkerejser, da der findes anden regulering heraf.

Man påpeger, at ikke alle forsinkelser er uforskyldte for transportøren, men godt kan skyldes tekniske mangler, som kan lastes flyselskabet. I øvrigt savner DRF en forpligtelse for luftfartsselskabet til at tilbyde kunden en vis assistance, selv om det ikke direkte kan lastes for årsagen til forsinkelser og aflysninger.

DRF mener, at rejsende med mindre børn ikke skal kunne afvises pga. overbooking, jf. forslagets artikel 6.

Foreningen af Rejsearrangører i Danmark påpeger, at for rejser med charterfly og for ruteflybaserede pakkerejser har såvel afvisnings- som aflysningsproblematikken ikke nær samme aktualitet som for individuelle rejser med rutefly. Lovgivningen bør derfor ikke baseres herpå.

Generelt påpeger Foreningen, at rejsearrangørers virke i vidt omfang er reguleret i lov om pakkerejser, som i det store og hele har fungeret tilfredsstillende, og at dette regelsæt snarere end den foreslåede forordning bør regulere branchen.

Man mener specielt ikke, at forslaget artikel 8.1 om ret til bistand ved afvisning og artikel 11 om forsinkelser bør omfatte rejsearrangører. Der er i Rejse-Ankenævnet en relativt fast praksis for kompensation af forsinkelser, som forekommer rimelig og ikke behøver ændres.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) hilser Kommissionens forslag velkommen og ser det som en klar og nødvendig forbedring af luftfartspassagerernes rettigheder. ETU finder den nye fremgangsmåde, hvad angår boardingafvisning, og de tilføjelser, der er lavet i forhold til 1998-forslaget, vigtige.

Tidligere erfaringer har vist, at der kan spekuleres i overbooking eller aflysning af kommercielle årsager. ETU noterer med tilfredshed, at Kommissionen vil fastsætte en kompensationsstørrelse, som ikke vil gøre dette rentabelt, men som dog både vil sikre passagererne en rimelig kompensation og samtidig ikke vil udelukke en driftsmæssig fleksibilitet for luftfartsselskaberne.

Man noterer ligeledes med tilfredshed, at det sælgende luftfartsselskab, i tilfælde af fælles rutenummer, skal træffe alle nødvendige arrangementer for at sikre gennemførelsen af bestemmelserne i forordningen med det transporterende luftfartsselskab, jf. artikel 3.3.

Forbrugerrådet er af den opfattelse, at den gældende forordning fra 1991 længe har trængt til at blive revideret pga. utilfredsstillende størrelse af kompensationen, manglende alternative løsningsmodeller og fravær af regler om kompensation ved aflysning eller lange forsinkelser. Man er enig med Kommissionen i bedømmelsen af, at luftfartsselskaberne alt for let kunne beregne de kommercielle fordele ved at overbooke mod de reelle omkostninger for passagererne, og at reglerne derfor ikke havde tilstrækkelig præventiv virkning. Det er vigtigt at have for øje, at det grundlæggende mål er, at denied boarding skal være undtagelsen og ikke foretages systematisk.

Forbrugerrådet finder, at det er et betydeligt fremskridt, at kompensation for aflysninger og lange forsinkelser nu vil blive dækket, ligesom man hilser det velkommen, at også charterfly bliver omfattet af forordningen.

De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI) finder forslaget artikel 6 vedrørende beskyttelse af handicappede og andre passagerer med særlige behov for at undgå boardingafvisning god, idet man forudsætter, at bestemmelsen omfatter alle handicappede.

DSI ønsker tilføjet en bestemmelse vedrørende sikring af nødvendig personlig assistance samt mulighed for brug af hvileplads og lign. til handicappede passagerer i forbindelse med aflysninger og forsinkelser.

Cimber Air mener, at de fremsatte forslag med hensyn til såvel den økonomiske byrdes omfang i direkte kompensationsbeløb som den indirekte påvirkning i form af generel øgning af driftsomkostningerne slet ikke vil stå mål med hverken problemets karakter eller omfang, hvad angår forholdene på danske ruter. Forslagene vil heller ikke være rimelige i henseende til ligestilling mellem forhold gældende for flyoperatører, der opererer internationalt via store rutenetværk betjent med store fly, og regionale lokalruter betjent med mindre fly.

Selskabet har i lighed med den europæiske sammenslutning af regionaloperatører tilsluttet sig den frivillige aftale om passagerservicestandarder, der blev vedtaget sidste år, og anser disse for at være dækkende i forhold til behov og praksis på danske ruter.

Cimber Air oplyser, at selskabet som dansk regionaloperatør med mellemstore fly anvender overbooking som kommercielt styringsværktøj med stor varsomhed, og at denne praksis ikke giver anledning til problemer endelige kundekritik. Overbooking er til fordel for såvel operatører som kunder, hvis den styres stramt, hvilket selskabet mener er lykkedes på danske ruter.

Aflysninger af fly af kommercielle årsager ligger ifølge Cimber Air ikke for at anvende som instrument på danske ruter. Hvad angår bistand ved aflysninger og lange forsinkelser skønnes der ikke at være problemer på danske ruter, der kan berettige meget rigoristiske og omkostningstunge regelsæt. Den gængse praksis er at sikre kunderne ved større uregelmæssigheder, idet der udøves et fleksibelt skøn i forhold til situationen og den enkelte passagers behov.

SAS støtter Kommissionens ambition om at forbedre passagerernes rettigheder i tilfælde af boardingafvisning mv. Men forslaget rammer skævt, bl.a. fordi en række afgørende faktorer – fx hvornår en aflysning er selskabets ansvar – ikke er defineret tilstrækkeligt præcist og derfor giver anledning til fortolkningstvivil. Desuden er de foreslåede kompensationsbeløb så høje, at de underminerer at opfordre til indgåelse af frivillige aftaler mellem selskabet og en afvist passager.

Konsekvenserne vil efter SAS' opfattelse være høje ekstraomkostninger for luftfartsselskaberne, højere billetpriser og risiko for mindre fleksibilitet i produktudbudet. Selskaberne videreudvikler og forbedrer til stadighed deres systemer til formindskelse af omfanget af boardingafvisninger, og det er allerede med de nuværende regler dyrt for selskaberne at afvise passagerer. Der er med de nuværende billetssystemer et stort antal passagerer, som ikke møder frem til afgang, hvilket af økonomiske grunde tilsiger en vis overbookning.

Man gør opmærksom på, at SAS ligesom flere andre europæiske luftfartsselskaber har underskrevet en frivillig aftale om passagerservice, som blev udarbejdet sidste år i samarbejde med bl.a. Kommissionen. En del af de foreslåede bestemmelser er derfor overflødige. I øvrigt oplyser SAS, at man kun modtager meget få klager fra passagerer, som afvises.

Hvad specielt angår princippet om at finde passagerer, der frivilligt vil afgive deres reservation mod en på stedet forhandlet kompensation, mener SAS, at det vil være urealistisk at finde sådanne passagerer, hvis det garanterede kompensationsniveau sættes så højt som i forslaget. Sammenligningen med USA er ifølge SAS ikke retvisende, idet den garanterede kompensation i USA er meget lavere, end den ifølge Kommissionens forslag skal være i EU.

Hvad angår aflysninger mener SAS ikke, det er realistisk at tro, at de nye regler vil mindske disse, som allerede i dag søges minimeret. Med forslaget tvinges selskaberne ud i bevisbyrdediskussioner om aflysninger, som kan være i en relativt stor gråzone. Man påpeger, at der måske kan være risiko for, at nogle selskaber af økonomiske årsager føler sig tvunget til at være mindre forsigtige i vurderingen af tekniske problemer før en afgang. En utilsigtet konsekvens kan også være, at billetsamarbejde m.m. mellem luftfartsselskaberne begrænses pga. vanskeligheder med vurdering af ansvarsplaceringen ved aflysninger, hvilket vil betyde et mindre fleksibelt produktudbud.

For lange forsinkelser påpeger SAS den nævnte frivillige aftale om passagerservice, som bl.a. gør det muligt, at der både tages hensyn til passagererne og til lokale forhold, som kan gøre det vanskeligt for selskaberne i alle tilfælde at leve op til målsætningen. Med det aktuelle forslag kan selskaberne derimod ifølge SAS blive pålagt uforholdsmæssigt tunge byrder i situationer, som selskaberne er helt uden skyld i.

Maersk Air finder forslaget overdrevent og urimeligt. Det vil få en betydelig negativ økonomisk indvirkning på luftfartsindustrien på et tidspunkt, hvor denne allerede lider under et hidtil uset pres på indtjeningen og omkostningerne.

Man finder de foreslåede kompensationsstørrelser meget urimelige og helt ude af proportioner med det store antal billetkategorier/-priser, der sælges i markedet. Da omkostningen til højere kompensation for en passager kun kan imødekommes ved at tage højere priser for de øvrige passagerer, vil forslaget tilgodese en meget lille minoritet på bekostning af den overvældende majoritet. Desuden er det ofte forbrugerne selv, der skaber problemerne, enten ved dobbeltbookings, ved afbestillinger i sidste øjeblik eller ved ikke at møde frem til afgang.

Forslaget er ifølge Maersk Air mangelfuldt, idet det ikke tager hensyn til de fundamentale forskelle mellem rutetrafik og chartertrafik. Der er overlapninger med direktivet om pakkerejser.

Der har ifølge Maersk Air ikke været nogen forudgående konsultation med luftfartsbranchen om forslaget, hvilket man finder beklageligt. Selskabet mener, at Kommissionen i efteråret har givet luftfartsbranchen tilsagn om, at den efter omstændighederne indtil videre ville suspendere arbejdet med nye lovgivningsinitiativer, der kunne påføre branchen yderligere omkostningsbyrder, og at den ville lade en rimelig tid gå til analysering af effekt af den nye frivillige aftale om passagerservice, som blev forhandlet med bl.a. Kommissionen sidste år. Denne analyse bør ifølge Maersk Air gennemføres, før der tages skridt til en stramning af lovgivningen.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget finder direkte anvendelse, men i henhold til forslaget skal det enkelte medlemsland fastlægge bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningen.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Forslaget vil kunne medføre større udgifter og mindre indtægter for luftfartsselskaber og rejsearrangører end i medfør af den gældende forordning, idet Kommissionen anfører, at dette er vanskeligt at forudberegne nøjagtigt.

5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at der er skabt et fælles marked inden for lufttransport, og at operatørerne uden harmonisering af bl.a. bestemmelser om passagerrettigheder må arbejde under forskellige ordninger, hvilket sætter omkostningerne i vejret, ligesom passagererne vil finde det vanskeligt at kende og insistere på deres rettigheder. Nationale bestemmelser vil således ikke være hensigtsmæssige.

Fællesskabet har tidligere vedtaget lovgivning om overbooking, om erstatningsansvar og om beskyttelse ved pakkerejser. Forslaget udbygger denne serie af bestemmelser, og Kommissionen anfører, at en forordning i denne forbindelse er et bedre redskab end et direktiv.

Regeringen er enig heri.

6. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Europaudvalget har tidligere fået fremsendt grundnotat af 24. januar 2002 samt supplerende grundnotat af 20. februar 2002.

Dagsordenspunkt 1 e): Forslag til forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne, KOM(2001) 335

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

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

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

I 1995 offentliggjorde Kommissionen en konsulentrapport, som analyserede anvendelsen af slotsforordningen og indeholdt forslag til ændringer heraf. Rapporten og et diskussionspapir udarbejdet af Kommissionen dannede grundlag for to ekspertmøder med myndigheder og branchen. Kommissionen fandt det herved godtgjort, at der var behov for væsentlige ændringer, hvilket en yderligere konsulentrapport fra maj 2000 også pegede på.

Efter endnu et møde med myndigheder og branchen udsendte Kommissionen i oktober 2000 et diskussionspapir og et spørgeskema til medlemslandene. Samtidig orienterede Transportkommissæren om det pågående arbejde med at revidere forordningen på et Rådsmøde den 2. oktober 2000.

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

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

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

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

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

Kommissionen påpeger i den forbindelse vigtigheden af lufthavnskoordinatorens uafhængighed.

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

Endvidere får lufthavnskoordinatoren mere kompetence, herunder mulighed for at inddrage tildelte slots ved misbrug. Samtidig skal medlemslandene sørge for, at klager over koordinatorens afgørelser til koordineringsudvalget - som ikke forliges indenfor 3 måneder - skal kunne indbringes for domstolene eller anden uafhængig instans.

Endelig pålægger forslaget medlemslandene at indføre et bødesystem og/eller "periodiske straffebetalinger" for gentagent og forsætligt misbrug af tildelte slots.

Kommissionen stiller eksplicit ikke forslag om fordelingsmekanismer baseret på handel med slots eller på miljømæssige forhold. Kommissionen anfører, at den vil gennemføre et studie herom og derefter eventuelt foreslå yderligere ændringer af slotsforordningen.

Kommissionen anfører desuden, at den vil udarbejde et dokument om optimering af den eksisterende lufthavnsinfrastruktur og om muligheden for udvidelser heraf.

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

2. Gældende dansk ret

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

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos følgende virksomheder og organisationer:

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

Af høringssvarene fremgår følgende:

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

I pkt. 12 i "Explanatory Memorandum" forklarer Kommissionen, at tildelingen af slots bør opfattes som tildeling af "public goods". Hertil bemærker KLH, at det giver anledning til forskellig fortolkning i medlemslandene, og at det er KLH's opfattelse, at skal et ejerskab defineres, må det være lufthavnen, der "ejer" en slot, idet en slot i princippet er en tilladelse til at anvende en lufthavns banesystem og øvrige infrastruktur. Af samme grund er KLH af den opfattelse, at en slot snarere bør defineres som en "koncession" og ikke som i forslaget en "entitlement".

Det er endvidere KLH's opfattelse, at hverken den hidtidige eller den foreslåede definition af "new entrant" er til gavn for passagererne. I stedet bør definitionen erstattes af en mere effektiv konkurrenceregulering, som kan sikre den bedste udnyttelse af kapaciteten.

KLH finder det uheldigt, såfremt det vil være muligt for "business aviation"-operationer at kunne opnå en serie af slots, idet man herved risikerer at mindske en effektiv brug af kapaciteten i en lufthavn.

KLH finder det overdrevet, hvis lufthavnene skal foretage en "capacity analysis" hvert tredje år som forudsat i forslagets art. 3, stk. 3, og foreslår i stedet, at lufthavnene skal "opdatere den udmeldte kapacitet hvert tredje år".

Herudover foreslår KLH, at det i art. 6, stk. 1, skal være "the airport managing body", der to gange årligt skal bestemme parametrene for tildelingen af slots, og ikke som i forslaget "the responsible member state". I stk. 3 foreslås "number of slots" erstattet af "available capacity".

Efter KLH's opfattelse vil art. 10, stk. 5, indebære en forringelse af kapaciteten og følgende ændring foreslås derfor: "new entrants shall have a priority over 50 % of these slots unless requests by new entrants are less than 50 %".

Endelig bemærker KLH, at man med tilfredshed hilser forslaget i art. 14 om bødesystem og straf velkomment.

Airport Coordination Denmark (ACD) udtrykker generelt stor overraskelse over, hvorledes man ønsker at gøre de uafhængige koordinationselskaber til små politilignende enheder, som på mange måder skal kontrollere luftfartsindustrien. ACD mener, at forslaget indeholder nogle helt urealistiske administrative krav, som vil medføre en enorm stigning i arbejdsbyrden, og de mange nye kontrolopgaver skønnes at medføre stigninger i medarbejderstaben på over 100 %. ACD stiller sig tvivlende overfor, om luftfartsindustrien er villig til at dække disse ekstraomkostninger for blot at få et mere stift og usmidigt system. Koordinationselskabernes primære opgave bør ifølge ACD fortsat være en retfærdig tildeling af slots, og det er vigtigt at hindre, at en relativ simpel opgave ikke bliver gjort til en næsten umulig teoretisk opgave.

Vedrørende forslaget i art. 4, stk. 6 om, at koordinatoren skal føre kontrol med selskabernes tidsplaner, anfører ACD, at der ikke er grundlag for at foretage en endeløs monitorering for blot at tilfredsstille papirtyranniet. Monitorering skal udføres i det omfang, som er nødvendigt på den pågældende lufthavn.

I art. 4, stk. 6, er det endvidere foreslået, at koordinatoren skal rapportere en gang årligt til Kommissionen bl.a. vedrørende anvendelsen af reglerne om tildeling af slots, slotpuljen, håndhævelse og klager til koordineringsudvalget. Hertil bemærker ACD, at det er et tidskrævende arbejde skudt langt over målet, og hvis Kommissionen ønsker en sådan rapportering, bør det ske ved brugerbetaling.

Ifølge art. 4, stk. 7, skal koordinatorene kryds-checke deres databaser med henblik på at opdage uregelmæssigheder i tidsplanerne. Dette vil ifølge ACD være umuligt at udføre på tilfredsstillende vis, idet der er mange ukendte faktorer, som ingen koordinator har mulighed for at have kendskab til, f.eks. flyets egenhastighed, indlagt ekstra tid til de-icing i vintermånederne m.m.

Forslagets art. 4, stk. 8 (tidl. 7) indebærer, at koordinatoren skal stille information til rådighed uden betaling, hvortil ACD bemærker, at ydelser af den nævnte karakter kun bør udleveres mod brugerbetaling, bortset fra det enkelte selskabs indhentelse af egne oplysninger.

Vedrørende en oversigt over ledige slots i forslagens art. 10, stk. 1, bemærker ACD, at en samlet oversigt vil blive meget diffus.

Endelig udtaler ACD vedrørende art. 10, stk. 2, at en operatør i den virkelige verden ikke vil kunne dokumentere overholdelsen af 80%-regelen, og at fratagelsen af en historisk slot er en alvorlig sag, hvor den enkelte koordinator skal være utrolig påpasselig, da der kan være utrolig mange faktorer, der kan spille ind omkring manglende overholdelse af slots, f.eks. bustrejke.

SAS henviser i sit høringssvar til Association of European Airlines' (AEA's) detaljerede brev af 27. juli 2001 til luftfartsmyndighederne i medlemslandene, som SAS har deltaget aktivt i udarbejdelsen af. SAS fremhæver herfra de afsnit i forslaget, som man har særlige problemer med.

For det første finder man, at det foreliggende forslag går langt videre end ændringer af "teknisk" karakter, og man finder, at forslaget går alt for langt alt for tidligt og uden en tilbundsående analyse. SAS finder derfor, at de punkter i forslaget, som relaterer sig til en grundlæggende markedsadgang, bør udgå og først tages i betragtning i forbindelse med Kommissionens videre arbejde.

SAS er endvidere af den opfattelse, at forslaget pålægger koordinatoren en masse besværlige opgaver og indebærer unødvendig administration og omkostninger. Der henvises herved navnlig til forslaget i art. 4, stk. 6, hvorefter koordinatoren skal føre kontrol med selskabernes tidsplaner, og art. 4, stk. 7, hvorefter koordinatoren skal kryds-checke databaser.

Herudover finder SAS, at art. 8, stk. 6, hvorefter alternative transportformer indgår som et kriterium for tildeling af slots, er umulig at håndtere i praksis.

Endelig mener SAS, at koordinatoren vil få svært ved at håndtere bedømmelsen af selskabernes ejerforhold og samarbejdsformer i relation til reglerne om "slot-mobilitet" i art. 8a og "new entrant" i art. 2(b).

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget finder direkte anvendelse, men i henhold til forslaget skal det enkelte medlemsland indføre et bødesystem og/eller "periodiske straffebetalinger" for visse former for misbrug af tildelte slots.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

5. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen omtaler ikke principperne i sit forslag.

Fællesskabet har tidligere vedtaget forordning nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne. Forslaget vedrører en ændring af denne forordning.

Regeringen finder, at en ændring af disse regler nødvendigvis må finde sted på fællesskabsplan.

6. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Europaudvalget har tidligere fået fremsendt grundnotat af 11. juli 2001 samt supplerende grundnotat af 19. november 2001.

Dagsordenspunkt 1 f): forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje KOM (2002) 107

Revideret notat

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning KOM(2000) 7 er modtaget i Rådssekretariatet den 13. september 2000. Kommissionen har den 21. februar 2002 vedtaget et reviderede forslag til forordning KOM(2002) 107. Det er fremsat under henvisning til traktaten, særlig artikel 71 og 89, og vil skulle vedtages efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Det er hensigten, at forslaget skal erstatte forordning 1191/69 som ændret ved forordning 1893/91, der ophæves ifølge forslaget.

Forordningen finder anvendelse på national og international varetagelse af offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje. Hvis der i henhold til EU's direktiver om udbud af tjenesteydelser eller forsyningsvirksomhed kræves udbud, finder reglerne i disse direktiver anvendelse på udbuddet.

Forslaget indeholder en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal tilstræbe at sikre persontrafiktjenester "af høj kvalitet og med overkommelige takster og fuld social dækning".

Forordningsforslaget indebærer, at hvis offentlige myndigheder ønsker at give finansiel kompensation for offentlig serviceforpligtelser eller at meddele enerettigheder, skal det ske på basis af kontrakter om offentlig trafikbetjening.

Sådanne kontrakter skal som hovedregel indgås på grundlag af åbent udbud med en maksimal kontraktperiode for busdrift på 8 år og på 15 år for trafik på jernbane og indre vandveje.

Forslaget indeholder detaljerede bestemmelser om indholdet af kontrakter om offentlig service f.eks. i form af krav til afrapportering, vedligeholdelse af materiel og infrastruktur, der stilles til rådighed for operatøren, fastlæggelse af sanktioner ved kontraktbrud og det geografiske område, kontrakten dækker.

I visse tilfælde kan de kompetente myndigheder indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud. Denne undtagelse kan komme på tale for jernbanetrafikken, hvor den afhænger af de særlige forhold, der gør sig gældende lokalt eller i forhold til den konkrete baneform (metro, letbane eller konventionelle baner).

Udbudskravet gælder ikke for kontrakter med en anslået værdi af under 1.000.000 EUR på årsbasis. Hvis en kompetent myndighed kun indgår én kontrakt vedrørende offentlig tjeneste for hele sit netværk, gælder udbudskravet kun, hvis kontrakten har en anslået værdi på over 3.000.000 EUR på årsbasis.

Den kompetente myndighed kan endelig indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening efter en forenklet udbudsprocedure – "kvalitetssammenligning". Proceduren kan anvendes, hvor der meddeles enerettigheder, men ikke gives støtte med offentlige midler.

Forslaget indeholder en række sikkerhedsklausuler:

- Ved indgåelse af trafikaftaler uden udbud skal der være offentlighed om myndighedernes afgørelse, mulighed for fremsættelse af alternative planer og gennemgang af operatørens resultater hvert femte år.
- Såfremt det ikke lader sig gøre at sikre en fyldestgørende kollektiv persontrafik inden for forslagens rammer, bemyndiges den kompetente myndighed til at træffe nødforanstaltninger.
- En kompetent myndighed kan kræve, at op til halvdelen af de trafik tjenester, der er omfattet af en kontrakt gives i underentreprise til en tredjepart.
- En kompetent myndighed kan beslutte ikke at indgå en kontrakt med en operatør, der som følge af kontrakten allerede har eller vil kontrollere mere end en fjerdedel af det relevante marked for passagerbefordring.
- Den kompetente myndighed kan forlange, at den valgte operatør overtager de ansatte, der tidligere har varetaget trafik tjenesten i samme omfang, som hvis reglerne for virksomhedsoverdragelse havde været gældende.
- De kompetente myndigheder kan med forbehold af anden gældende EF-ret forlange, at den valgte operatør etablerer sig i den pågældende medlemsstat.

De kompetente myndigheder kan uden forudgående udbud fastsætte minimumskriterier, som alle operatører skal opfylde, og kompensere for de hermed forbundne omkostninger. Desuden kan der stilles krav om overtagelse af materiel eller infrastruktur samt deltagelse i integrerede billet-, køreplans- eller informationssystemer. Det er en betingelse, at alle operatører har adgang til kompensationen på et ikke-diskriminerende grundlag. Kompensation for omkostninger må maksimalt udgøre en femtedel af værdien af en operatørs tjenester. Hvis et minimumskriterium angår begrænsning af takster, kan det kun finde anvendelse på visse kategorier af passagerer (pensionister, børn m.v.).

Kompensation, der udbetales i henhold til forordningen, skal ikke anmeldes til Kommissionen efter statsstøttereglerne.

Forslaget indeholder bestemmelser om proceduren for åbent udbud eller kvalitetssammenligning. Der skal ske offentliggørelse i EF-tidende. Udvælgelseskriterierne og kriterierne for indgåelse af kontrakten er fastsat i forordningen. Potentielle operatører skal ved afgivelse af tilbud oplyse, hvordan trafik påtænkes drevet. Såfremt udbuddet overstiger 3.000.000 EUR, kan myndigheder forhandle med potentielle operatører om de afgivne bud .

Medlemsstaterne skal hvert andet år sende Kommissionen oplysninger om de foregående to års indgåede kontrakter samt en oversigt over omfanget og indholdet af de generelle regler eller minimumskriterier.

Der skal oprettes en uafhængig offentlig eller retlig klageinstans, der - såfremt den ikke er en domstol - er undergivet domstolskontrol.

Trafiktjenester, der er omfattet af kontrakter om offentlig servicetrafik, skal holdes regnskabsmæssigt adskilt fra en operatørs øvrige aktiviteter. Aktiviteter på over 3.000.000 EUR behandles som aktiviteter med separat regnskab.

Forslaget indeholder en overgangsbestemmelse, hvorefter allerede indgåede kontrakter løber kontraktperioden ud, forudsat at denne er af en rimelig varighed. Der er en overgangsperiode på 8 år for afslutning af myndighedens egenproduktion af busstrafik. For jernbanetrafikken gælder, at halvdelen skal være udbudt 4 år efter forordningens ikrafttræden, mens hele trafikken skal være udbudt 8 år herefter.

Europaparlamentet vedtog den 14. november 2001 en udtalelse efter første læsning, der i vid udstrækning er indarbejdet i Kommissionens reviderede forslag. I hovedtræk udtalte Parlamentet sin bekymring for, om der efter en markedsåbning ville være plads til mindre, lokale eller regionale selskaber og ikke kun multinationale transportselskaber. Bekymringen skyldtes, at lokale selskaber mentes at have en positiv effekt på den kollektive trafiks stil ling i forhold til privatbilismen.

Parlamentet mente videre, at nærhedsprincippet skulle tillægges større betydning, således at beslutninger vedr. udbud af kollektiv trafik skulle ligge hos de lokale ansvarlige myndigheder.

Parlamentet vedtog at indstille en forlængelse af de maksimale kontraktperioder til 8 år for bustrafik og 15 år for jernbanetrafik.

Endelig indstillede parlamentet, at bagatelgrænserne for tildeling af kontrakter uden udbud blev hævet fra EUR 400.000 til EUR 1.000.000 og fra EUR 800.000 til EUR 3.000.000, hvis et helt net blev udbudt i én kontrakt.

2. Gældende dansk ret

- Lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v.
- Lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, som ændret ved lov nr. 1230 af 27. december 1996, lov nr. 289 af 18. maj 1998, lov nr. 355 af 2. juni 1999 og lov nr. 399 af 2. juni 1999.
- Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493, som ændret ved lov nr. 1230 af 27. december 1996, lov nr. 289 af 18. maj 1998 og lov nr. 399 af 2. juni 1999.
- Lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., som ændret ved lov nr. 1074 af 20. december 1995.

3. Høring

Høringssvar vedrørende det oprindelige forslag KOM (2000) 7 blev oversendt til udvalget med notat af 7. december 2000.

Det reviderede forslag er i øjeblikket i høring hos følgende organisationer m.v.:

Forbrugerrådet, Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune, Øresundsbro Konsortiet, Amdtsrådsforeningen, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Danmarks Transportforskning, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Det Kommunale Kartel, DSB, Erhvervenes Transportudvalg, Fælleskontoret for Privatbanerne, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, Jernbanearbejdernes Fagforening, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Sund og Bælt Holding A/S, Transportrådet.

4. Lovgivningsmæssige-, statsfinansielle- og samfundsøkonomiske konsekvenser

Hvis forslaget gennemføres, vil der være behov for mindre justeringer i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

Det forventes, at udbud af jernbanetrafik virker i retning af lavere omkostninger. Et relativt hurtigt udbud af hele togtrafikken vil dog forudsætte en betydelig omstilling, hvis økonomiske konsekvenser kan være vanskelige at vurdere.

Erfaringerne viser, at udbud af bustrafik umiddelbart medfører relativt store besparelser for kommuner og amter, som dog reduceres lidt i løbet af nogle år.

5. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

Kommissionen nævner nærhedsprincippet i forbindelse med spørgsmålet om fastsættelse af grundlæggende fælles procedurer, der skal overholdes af de kompetente myndigheder, når de indgår kontrakter om offentlig trafikbetjening eller fastsætter minimumskriterier for varetagelsen af offentlig transport. Det nævnes, at sådanne grundlæggende fælles procedurer bør levne de kompetente myndigheder i medlemsstaterne mulighed for at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening eller fastsætte minimumskriterier for varetagelsen af offentlig transport under hensyntagen til særlige nationale eller regionale omstændigheder, hvad enten disse er retlige eller konkrete.

Kravet om en "fornøden offentlig personbefordring" og bestemmelserne om, hvilke faktorer, der skal tages i betragtning ved indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening, forekommer unødigt detaljerede i relation til nærhedsprincippet. Det bør således i højere grad være op til landene selv at definere disse krav svarende til den kompetencefordeling, der i almindelighed gælder i henseende til offentligt forbrug, s&ar ing; længe kravene er fastsat på en måde, så indkøb af de pågældende tjenesteydelser kan ske på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde.

6. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Grundnotat blev oversendt til Europaudvalget den 8. november 2000. Aktuelt notat blev oversendt til Europaudvalget den 7. december 2000.

Sagen blev nævnt i Europaudvalget den 15. december 2000 og 30. marts 2001 til orientering. Endvidere var der samråd om sagen i Folketingets Europaudvalg den 2. marts 2001. Seneste aktuelle notat oversendt til Europaudvalget den 11. juni 2001.

Justitsministeriet

Dagsordenspunkt 1 g): Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport KOM(2001) 573 final

nyt notat

1. Baggrund og indhold

Forordningsforslaget er på dagsordenen med henblik på en redegørelse for status i drøftelserne.

Forordningsforslaget er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 71 og skal vedtages efter artikel 251, kvalificeret flertal/fælles beslutningsprocedure med Europa-Parlamentet.

Forslaget ophæver Rådets forordning (EØF) 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og erstatter den med en ny forordning.

Formålet med Kommissionens forslag er at forbedre og harmonisere fortolkningen, anvendelsen og håndhævelsen af den gældende Rådsforordning ved at tydeliggøre, forenkle og ajourføre de fælles regler samt indføre foranstaltninger, der skal resultere i mere effektive og ensartede kontrolordninger og sanktioner i hele Fællesskabet.

Ved forordningsforslaget fastsættes regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej, med det formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden.

Kommissionen anfører, at henset til den tid, der er forløbet siden den nuværende forordning blev udstedt i 1985, har der været en sådan udvikling inden for transporterhvervet, at forordningen er blevet utidssvarende, ligesom de sager, som EF-domstolen har haft forelagt, har vist, at forordningen ikke er tilstrækkelig præcis i formuleringerne. Det har endvidere vist sig, at fortolkningen ikke er harmoniseret, og at reglerne er vanskelige at kontrollere. Endvidere har der vist sig behov for at gennemføre regler om objektivt ansvar for arbejdsgiverne og give mulighed for at retsforfølge overtrædelser, der er begået i et andet land inden for fællesskabet. Endelig anfører Kommissionen, at den digitale fartskriver ikke vil kunne administreres med de problemer, som er en konsekvens af den nuværende forordning.

I det følgende gennemgås forslagens enkelte bestemmelser med henblik på at angive, hvor der er væsentlige ændringer.

Artikel 1 Formål:

Formålet med forordningen, som er harmonisering af konkurrencevilkår, højnelse af færdselssikkerhed og forbedring af arbejdsvilkår, er nu angivet.

Artikel 2 Anvendelsesområde:

Det er præciseret, hvilke køretøjer til befordring af gods og personer der er omfattet. Det fremgår således udtrykkeligt, at godstransportkøretøjer på mere end 3,5 t og køretøjer, som kan anvendes til befordring af mere end 9 personer, er omfattet af forordningen.

Anvendelsesområdet er nu tydeliggjort ved mere nøjagtigt at angive, hvor reglerne i AETR eller forordningen bør gælde.

Artikel 3 Undtagelser:

Der er foretaget visse præciseringer og begrænsninger af de gældende undtagelser.

Herudover er en enkelt undtagelse fjernet (indsamling af mælk fra gårde), og en anden undtagelse (køretøjer der anvendes til transportopgaver, der udføres i det offentliges interesse) flyttet til artikel 13 (nationale undtagelser).

Artikel 4 Definitioner:

Artiklen præciserer eksisterende definitioner og indeholder definitioner af visse nye begreber. Heraf kan nævnes, at

1. forordningen også gælder for kørsel på veje, hvortil der ikke er offentlig adgang,
2. definitionen af "fører" er præciseret og bragt i overensstemmelse med en dom afsagt af EF-domstolen vedrørende førere af vogntog,
3. der indføres en "fleksibel uge", der omfatter tidsrummet fra slutningen af én ugentlig hviletid til begyndelsen af den næste ugentlige hviletid,
4. "rutekørsel med personer" er præciseret.

Der henvises i øvrigt til artikel 8 vedrørende hviletid.

Artikel 5 Medfølgende personale:

De hidtidige krav om alder og uddannelse for førerne er slettet, idet disse krav overføres til Kommissionens forslag om et uddannelsesdirektiv.

Der er ingen ændringer i alderskravene til køretøjsførere og hjælpere.

Artikel 6 Køretid:

Der er ingen ændringer i den daglige køretid. Indførelsen af den fleksible uge betyder, at der mod afholdelse af længere hvil (24 timer) gives mulighed for mere køretid indenfor en overordnet beregningsperiode på 13 døgn, jf. artikel 8, hvilket giver mulighed for en mere fleksibel kørselstilrettelæggelse. Begrebet "6 køreperioder" erstattes af begrebet en "fleksibel uge".

Ved beregning af køretid sondres ikke mere mellem, om køretiden ligger inden for fællesskabet, AETR eller et tredjeland, ligesom der ikke sondres mellem, om føreren har udført kørsel, der er omfattet af forordningen eller ej.

Artikel 7 Pauser:

Der tillades ikke længere pauser af et kvarters varighed. En pause skal være mindst 30 minutter.

Artikel 8 Hviletid:

Den normale daglige hvileperiode udvides med 1 time til 12 timer, jf. artikel 4, som erstatning for bortfaldet af den hidtidige kompensation for nedsat hvil. Den hidtidige mulighed for 3 gange om ugen at reducere det daglige hvil til 9 timer opretholdes. Dette skal ses i lyset af, at der ikke længere gives kompensation for nedsat daglig og ugentlig hviletid.

Ved 2-mandsbetjente køretøjer udvides kravet til afholdelse af dagligt hvil fra 8 timer til 12 timer inden for 30 timer. Der vil også i disse situationer være mulighed for at afholde reduceret daglig hvil.

Der er indført en maksimal periode på højst 13 døgn mellem normale ugentlige hviletider på mindst 45 timer for at sikre, at føreren får et langt 45-timers hvil med passende intervaller. Den hidtidige mulighed for at udskyde en del af den ugentlige hviletid bortfalder således.

Artikel 9 Færgereglen:

Der skal ikke længere tillægges tid, hvis det daglige hvil afbrydes i forbindelse med kørsel ombord/fra borde på tog eller færge, hvis afbrydelsen ikke overstiger en time.

Artikel 10 Virksomhedens ansvar:

Der er foretaget en sammenskrivning af den hidtidige artikel 10 og artikel 15.

Der er indføjet en bestemmelse, hvorefter hver medlemsstat skal sikre, at det betragtes som en overtrædelse, hvis en fører bryder de i forordningen fastsatte regler på medlemsstatens område eller dels inden for, dels uden for medlemsstatens område.

Forslaget indeholder endvidere en bestemmelse om objektivt ansvar for transportvirksomheden for overtrædelser begået af en fører til fordel for virksomheden. Virksomheden er ansvarlig med mindre den beviser, at nogle nærmere angivne betingelser er opfyldt.

En fører, der er beskæftiget hos flere virksomheder, har nu pligt til over for samtlige virksomheder at give tilstrækkelige oplysninger, således at bestemmelserne om køre- og hviletid kan overholdes.

Artikel 13 Nationale undtagelser:

Der er nu krav om, at nationale undtagelser skal være forenelige med forordningens formål.

Følgende køretøjer, som hidtil var omfattet af de nationale undtagelser, er nu omfattet af forordningen:

1. alle små busser (indregistreret til stor personbil) til befordring af højst 17 personer inklusiv føreren,
2. køretøjer anvendt til transport af slagte (og fiske-) affald eller af dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum (eller forarbejdning),
3. køretøjer til transport af levende dyr til/fra markeder (den lokale kørsel vil i de fleste tilfælde være omfattet af undtagelsen vedrørende landbrugsvirksomheder),
4. køretøjer, der er specialindrettede, og for eksempel anvendes som butikker, bankbusser, bogbusser, udstillingsbiler,
5. traktorer til land- og skovbrugsarbejde (disse er i forvejen fritaget på grund af hastigheden, jf. artikel 3).

Følgende undtagelser er ændret:

1. Der er indføjet en vægtgrænse på 7500 kg for køretøjer, der anvendes til visse typer firmakørsel inden for en radius af 50 km,
2. for køretøjer, der fremdrives ved gas eller elektricitet, er der indført en vægtgrænse på 7500 kg og en radius på 50 km fra virksomhedens hjemsted,
3. for skolekøretøjer er det nu et krav, at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring.

Følgende undtagelse er tilføjet (fra den tidligere artikel 4):

1. Køretøjer der benyttes til kørsel i det offentlige interesse som for eksempel vandforsyning. Undtagelsen er blevet begrænset, idet gas- og elektricitetsområdet, post- og telegraf- og telefonvæsnet samt radio og fjernsyn med pejlevogne er udgået.

De resterende undtagelser er præciseret.

Artikel 15 Beskyttelse af buschauffører, der er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne:

Der er indføjet en bestemmelse, hvorefter medlemsstaterne skal sikre, at buschauffører, der udfører visse former for rutekørsel, som er undtaget fra forordningen, omfattes af nationale bestemmelser, der yder tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider, pauser og hvil.

Artikel 16 Rutebusser uden fartskriver:

Der indføres en frist på 2 år fra forordningens ikrafttræden, hvorefter brugen af fartskriver i rutebusser, der er omfattet af forordningen, er obligatorisk.

Forslaget betyder, at køretøjer, der er udstyret med en fartskriver, skal anvende denne, og at det derfor ikke vil være muligt i stedet at anvende køreplan og arbejdstidsplan i forbindelse med registrering af køre- og hviletid.

Kravene til køreplaner og arbejdstidsplaner i overgangsperioden er endvidere præciseret.

Artikel 17 Oplysninger til Kommissionen:

Der er foretaget visse præciseringer.

Artikel 19 Sanktioner:

Der indføres en bestemmelse om, at alle medlemsstater skal fastsætte effektive sanktioner, der står i rimeligt forhold til overtrædelsen, og som skal have præventiv virkning.

Artikel 20 Medlemsstaternes gensidige underretningspligt:

Der foreslås en væsentlig forøget informationsudveksling landene imellem, som bl.a. skal forhindre, at der opstår problemer med princippet om, at ingen kan dømmes to gange for den samme overtrædelse.

Artikel 21 Forhandlinger med tredjelande:

Artiklen er identisk med den tidligere artikel 3.

Artikel 22 og 23 Udvalgsprocedurer:

Ved artikel 22 og 23 oprettes et rådgivende udvalg i overensstemmelse med rådgivningsproceduren. Dette udvalg skal bestå af repræsentanter fra medlemsstaterne og har Kommissionen som formand. Udvalget overvåger udviklingen, bidrager til en fælles fortolkning af lovgivningen samt bistår Kommissionen med at udarbejde toårsrapporten om forordningens gennemførelse. Efter Kommissionens opfattelse bør der være en tæt kontakt mellem dette udvalg og arbejdsmarkedets parter, som mødes på europæisk niveau.

Artikel 24 og 25 Ikrafttrædelse:

Den nye forordning forventes anvendt fra januar 2004.

2. Gældende dansk ret

Rådets forordning 3820/85 er umiddelbart gældende i Danmark.

I bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport er bl.a. fastsat de nationale undtagelser fra køre- og hviletidsbestemmelserne samt sanktionsbestemmelserne, herunder et objektivi ansvar for arbejdsgiveren.

3. Høring

Der er foretaget en høring af følgende berørte organisationer og myndigheder:

Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Dansk Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Erhvervenes Transportudvalg ETU, Specialarbejderforbundet i Danmark, Rådet for Etniske Minoriteter, Nævnet for Etnisk Ligestilling, Justitsministeriet, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Politidirektøren i København, Rigspolitichefen, Foreningen af Politimestre i Danmark, Rigsadvokaten, HUR, FDM, Forbrugerrådet, Danske Biludlejere, Hærens Logistiskole, Hærens Operative Kommando, Beredskabsstyrelsen, Idrættens Fællesråd, Ungdomsringsen, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere.

Følgende organisationer og myndigheder har bemærkninger til forslaget:

Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, og Dansk Transport og Logistik har i samarbejde med organisationernes interessenter på området: International Transport Danmark (ITD), Foreningen af Danske Langtursvognmænd (FDL), Danske Fragtmænd, Danske Busvognmænd (DB), Danske Taxavognmænd (DT) udtalt, at man som helhed finder forslaget gennemtænkt, gennemarbejdet og velstruktureret, og at det indeholder en forenkling, som gør forståelsen og anvendelsen af regelsættet nemmere i dagligdagen. Der udtrykkes sympati for forslagets hensigter, som er en kraftig forenkling af reglerne samtidig med, at fleksibiliteten til en vis grad bevares. Der peges på nødvendigheden af, at konkurrenceevnen bevares mest muligt. Der peges endvidere på nødvendigheden af, at begrebet "køretid" klart defineres. Det anføres, at organisationerne er ubetinget modstandere af, at den normale daglige hviletid hæves fra 11 til 12 timer, også selvom den kan reduceres tre gange ugentligt uden compensation. Der udtrykkes utilfredshed med reduktionerne i undtagelserne, som med et fælles regelsæt for både gods- og busbranchen især på persontransportområdet vil skabe helt uacceptable og utilsigtede skærpede regler. Der peges på, at skærpede regler ikke bør gennemføres alene for at skabe lettere kontroladgang. Branchen er enig i, at der nedsættes det foreslåede udvalg, men peger på, at arbejdsmarkedets parter bør inddrages. Endelig peges på, at der bør tages hensyn til, at køre- og hviletidsbestemmelserne bør være en fleksibel udfyldelse af de ydre rammer om arbejdstid, hviletid mv. i arbejdstidsdirektivet. Herudover har organisationerne en række mere specifikke kommentarer til de enkelte artikler, hvoraf nogle omtales nedenfor.

Om flermandsbetjening i artikel 4 anføres, at begrebet ønskes udvidet til også at omfatte visse typer kørsel, hvor der kun er én fører på køretøjet.

Om artikel 8 anføres, at det er vigtigt af hensyn til de sociale forhold for førere, der er væk fra hjemstedet i mere end 2 uger, og for fleksibiliteten, at det normale (lange) ugentlige hvil kan udskydes mest muligt.

Om artikel 9 anføres, at færgereglen bør ændres, så antallet af afbrydelser kan udstrækkes til både én ombordkørsel og én kørsel fra borde.

Om artikel 12 force majeure anføres, at der ønskes en mere fleksibel regel om ikke planlagte hændelser.

Om artikel 16 anføres, at fristen bør forlænges eller bestemmelsen helt fjernes, da den overvejende del af busparken, der udfører rutekørsel, ellers bliver belastet af omkostninger til fartskriver, uanset kørslen sjældent vil være omfattet af forslaget.

Erhvervenes Transportudvalg ETU har om forslagens artikel 3, stk. 2, udtalt, at grænsen for de anførte køretøjer bør hæves til 40 km i timen.

Om den nuværende artikel 4, stk. 13, hvorefter køretøjer, der benyttes til indsamling af mælk fra gårde og til returnering af mælketransportspande eller mælkeprodukter til foderbrug, er undtaget fra forordningen, udtaler ETU, at den bør opretholdes. Det anføres, at en typisk tur er på 290 km med 26 stop med henblik på tankning af mælk, og at hvert stop er af knap 10 minutters varighed. Det vil derfor være forbundet med unødigt kontrol at sikre sig, at der er et tilstrækkeligt antal hvileperioder. Det anføres, at mælketankvogne ikke kan køle, hvorfor det er vigtigt, at mælken kommer hurtigt frem til mejerierne.

Vedrørende forslagens artikel 13, stk. 1, litra b, anføres, at det bør sikres, at maskinstationer er omfattet af begrebet landbrugs-, gartneri-, skovbrugs- og fiskerivirksomheder, da køretøjer, der arbejder inden for lokale områder, bør være ligestillet med hensyn til køre- og hviletidsbestemmelserne.

ETU udtaler sig imod, at muligheden i den nuværende artikel 13, stk. 1, litra d, for nationalt at undtage køretøjer, der anvendes til transport af slagteaffald eller af dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum, fjernes. Det anføres herom bl.a., at de veterinære myndigheder anbefaler en hurtig indsamling af dyr til destruktion og slagteaffald, at afhentning af selvdøde dyr og dyr til destruktion er karakteriseret ved mange stop, og at det er umuligt at planlægge kørslen, da rute og mængde i vid udstrækning bestemmes af pludseligt opståede begivenheder. Såfremt muligheden for den nationale undtagelse af sådan kørsel ikke opretholdes, vil det medføre krav om et ikke ubetydeligt beredskab af ekstra vogne og specialuddannede chauffører og dermed betragtelige meromkostninger.

Specialarbejderforbundet i Danmark har afgivet et foreløbigt svar. Forbundet har bl.a. anført, at organisationen ingen saglig grund ser til at opretholde undtagelserne i artikel 3, stk. 1, 2, 6 og 7, for busser i rutekørsel, traktorer, specialkøretøjer til transport af cirkus- og tivoliudstyr og for specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius af 50 km fra deres hjemsted, da kørslen både ud fra et arbejdstilrettelæggelsesmæssigt og færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt sagtens kan være omfattet af de generelle regler. Forbundet ønsker definitionen af "andet arbejde" i artikel 4 begrænset, således at der ikke er nogen undtagelser for tid, der tilbringes på et køretøj i bevægelse på færge eller tog. Om artikel 8 foreslår forbundet, at ved reduktion i den ugentlige hviletid kompenseres med et tilsvarende timetal i forbindelse med afholdelse af det næste ordinære ugentlige hvil på 45 timer. Om forslaget til lempelser i det objektive ansvar anfører forbundet, at det vil kræve en tydeliggørelse af, at virksomheden kan bevise, at føreren har overtrådt virksomhedens skriftlige instrukser, og at en manglende opfølgning på overtrædelser af instrukser må medføre, at virksomheden holdes ansvarlig.

Kommunernes Landsforening har udtalt, at forslaget forventes i økonomisk høring.

Københavns Politi har anført, at en ændring i artikel 13 af vægtgrænsen på 7500 kg for køretøjer, der anvendes til visse typer firmakørsel inden for en radius af 50 km, vil ramme især stilladsfirmaer, der udfører transport af tungt gods og materiel. Installation af fartskriver i sådanne køretøjer, vil ikke yde noget væsentligt bidrag til højnelse af trafiksikkerheden.

Rigspolitichefen, Afd. A, har udtalt, at i artikel 3, stk. 9, og artikel 13, stk. 1, litra c), bør det præciseres, hvorvidt undtagelserne gælder for vogntog op til 7500 kg eller kun for køretøjer (trækkende køretøjer). Det anføres endvidere, at artikel 10, stk. 5, vedrørende virksomhedens ansvar kan give anledning til visse bevis tekniske vanskeligheder. Endelig bør "civilforsvaret" i artikel 3, stk. 3, ændres til "Redningsberedskabet".

FDM har udtalt, at den nye forordning ikke bør omfatte minibusser, som alene anvendes til den rent private buskørsel, som danske familier med mange børn udfører.

Danske Biludlejere har udtalt, at man er imod, at reglerne gennemføres i overensstemmelse med udkastet, idet det er opfattelsen, at det med hensyn til vogne udlejet til almindelig personbefordring for medlemmernes vedkommende vil være fuldstændig umuligt at gennemføre den nødvendige kontrol af reglerne overholdelse, idet vognene under udlejningsperioden ikke er underlagt udlejers kontrol og tilsyn. En gennemførelse af reglerne vil endvidere medføre lammelse af biludlejningsmarkedet for store personvogne og minibusser til privat kørsel.

Hærens Logistiskole har henstillet, at ordlyden i forslagets artikel 3, stk. 3, ændres, således at den hidtidige ordlyd bevares.

Ungdomsringsen tilkendegiver, at man ikke kan acceptere, at muligheden i den nuværende artikel 13, stk. 1, litra a), for nationalt at undtage køretøjer til personbefordring, hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befordring af højst 17 personer, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål, udgår. Udtalelsen begrundes bl.a. med at bestemmelsen hidtil har været anvendt til at undtage køretøjer til ikke-erhvervs-mæssig personbefordring af højst 17 personer, føreren iberegnet, fra køre- og hviletidsbestemmelserne. Såfremt disse køretøjer omfattes af bestemmelserne, vil det betyde omkostninger til montering af fartskriver i køretøjer tilhørende fritids- og ungdoms- og idrætsklubber, og det vil blive administrativt belastende med en sådan ordning.

Justitsministeriets Lovafdeling, har vedrørende forslagets artikel 19 udtalt, at artiklen forpligter medlemsstaterne til at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser og sikre, at de finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have præventiv virkning. De kan være af civilretlig, administrativ eller strafferetlig art. De omfatter også mulighed for beslaglæggelse af køretøjet i tilfælde af alvorlige overtrædelser.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (TEF) ikke indeholder hjemmel til at harmonisere strafferetlige bestemmelser. Det retlige og strafferetlige samarbejde er placeret som en del af det mellemstatslige samarbejde om retlige og indre anliggender inden for rammerne af Traktaten om Den Europæiske Union (TEU).

Justitsministeriet finder ikke, at der i et Søjle 1-instrument kan fastsættes bestemmelser, hvorefter medlemsstaterne forpligtes til at indføre strafferetlige sanktioner for visse handlinger eller i øvrigt bestemmelser, der omhandler strafferetlige emner. Tilnærmelse af medlemsstaternes strafferetlige regler bør efter ministeriets opfattelse alene ske på mellemstatsligt grundlag ved enstemmighed.

Der må derfor fra dansk side lægges afgørende vægt på, at de bestemmelser i Kommissionens forslag, der er af strafferetlig karakter, udgår af forordningsforslaget. Dette kan ske ved, at sætningerne "De kan være af civilretlig, administrativ eller strafferetlig art" og "De omfatter også mulighed for beslaglæggelse af køretøjet i tilfælde af alvorlige overtrædelser" udgår af forordningsforslagets artikel 19.

Vedrørende artikel 20 udtaler Justitsministeriet, at denne forpligter medlemsstaterne til at udveksle oplysninger om overtrædelser af forordningens bestemmelser og om iværksatte sanktioner.

Der kan imidlertid efter Justitsministeriets opfattelse ikke i et Søjle 1-instrument fastsættes en pligt for medlemsstaterne til at udveksle oplysninger om straffesager.

Den gældende forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport indeholder i artikel 17, stk. 2 og 3, bestemmelser, der i det væsentlige svarer til artikel 20 i forordningsudkastet. Den gældende forordnings artikel 17, stk. 1, indeholder ikke bestemmelser om strafferetlige sanktioner.

Såfremt henvisningen i artikel 19 til strafferetlige sanktioner udgår, vil Justitsministeriet ikke have bemærkninger til artikel 20.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver en mindre teknisk ændring af færdselsloven, der dog allerede indeholder hjemmel til at fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport. I relation til tilbageholdelse af køretøjer nævnes imidlertid den gældende forordning.

Forslaget skønnes ikke umiddelbart at have statsfinansielle konsekvenser, men der må tages forbehold for øgede udgifter i forbindelse med øget kontrol mm., som forslaget lægger op til.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er vanskeligt at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser, da forslaget på den ene side rummer tiltag, der muligvis vil højne trafikikkerheden og dermed nedbringe antallet af ulykker og de dermed forbundne omkostninger, mens det på den anden side muligvis vil medføre øgede udgifter for de virksomheder, der har køretøjer, der hidtil har været undtaget fra bestemmelserne, og som efter forslaget bliver omfattet af bestemmelser og derfor skal anvende fartskriver og overholde bestemmelserne om køretid, hviletid og pauser.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Kommissionen finder, at emnet berører samtlige medlemsstater og hele vejtransportsektoren samt alle førere i samtlige medlemsstater.

Kun gennem en samlet aktion på fællesskabsniveau vil det være muligt at styrke, forbedre og harmonisere anvendelsen af fællesskabsbestemmelserne. Fra dansk side er man enig heri.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg.

Der er tidligere fremsendt foreløbigt grundnotat af 5. november 2001 til Folketingets Europaudvalg.

Sagen har endvidere tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg ved aktuelt notat forud for rådsmødet den 7. december 2001.

Erhvervs- og Økonomiministeriet

Dagsordenspunkt 2): Søtransport

- Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et udvalg for sikkerhed til søs og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening hidhørende fra skibe KOM(2000) 489 samt

- Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiverne om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening forårsaget af skibe KOM(2000) 489

-

Resumé

Kommissionens forslag sigter på at samle en række forskriftudvalg, som bistår Kommissionen i forbindelse med vedtagelse af retsakter efter bemyndigelse fra Rådet, og som er oprettet i henhold til gældende forordninger og direktiver om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening hidrørende fra skibe i ét forskriftsudvalg kaldet udvalget for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening hidhørende fra skibe.

Kommissionen foreslår endvidere, at ændringer til internationale regler om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening hidrørende fra skibe automatisk gøres til en del af Fællesskabsretten, når de træder i kraft internationalt. I den forbindelse foreslås indført en såkaldt overensstemmelseskontrolprocedure, der skal forhindre, at ændringer i internationale regler resulterer i en lavere standard end hidtil inden for EU.

Forslagene kræver ikke lovændring og vil ikke have negative statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (transport og telekommunikation) den 25.-26. marts 2002 med henblik på politisk enighed om fælles holdning.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 22. september 2000 forelagt Rådet:

1. forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et udvalg for sikkerhed til søs og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening hidhørende fra skibe KOM(2000) 489 og
2. forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiverne om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening forårsaget af skibe KOM(2000) 489.

Forslagene kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

På nuværende tidspunkt eksisterer der forskriftudvalg, som bistår Kommissionen i forbindelse med vedtagelse af retsakter efter bemyndigelse fra Rådet, i tilknytning til hver forordning og hvert direktiv om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening hidrørende fra skibe. Forslagene har på den baggrund til hensigt at samle en række af de nuværende udvalg i ét forskriftsudvalg, jf. artikel 5 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999, kaldet udvalget for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening hidrørende fra skibe.

De eksisterende udvalgs primære opgave er at indarbejde ændringer til internationale regler i EU lovgivningen. Dette arbejde kan imidlertid først påbegyndes, når ændringerne er trådt i kraft internationalt. Dermed forsinkes gennemførelsen af de internationale regler i Fællesskabsretten og i medlemsstaternes lovgivning. Kommissionen foreslår på den baggrund, at ændringer til internationale regler om sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening hidrørende fra skibe automatisk gøres til en del af Fællesskabsretten, når de træder i kraft internationalt. I den forbindelse foreslås der med forordningsforslagets artikel 4 samtidig indført en såkaldt overensstemmelseskontrolprocedure med henblik på at forhindre, at ændringer i internationale regler resulterer i en sænkning af standarderne inden for EU.

Europa-Parlamentet afsluttede sin førstebehandling af forslagene i februar 2001. Europa-Parlamentet erklærede sig enig i forslagenes sigte og stillede i den forbindelse en række mindre ændringsforslag. Disse vedrørte blandt andet det nye udvalgs navn samt overensstemmelseskontrolproceduren i forordningsforslagets artikel 4.

Kommissionen fremlagde den 27. december 2001 reviderede forslag, som tog højde for en række af Europa-Parlamentets forslag. Den til rådsmødet (transport og telekommunikation) den 25.-26. marts 2002 foreliggende kompromistekst tager udgangspunkt i Kommissionens reviderede forslag.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen har med hensyn til nærhedsprincippet tilkendegivet, at forslagene er af "institutionel" karakter, og at den foreslåede regulering derfor kun kan ske på fællesskabsniveau. Kommissionen har ikke forholdt sig eksplicit til proportionalitetsprincippet i forslagene.

Forslagene vurderes ikke at stride mod de to principper.

3. Gældende dansk ret

Beskrivelse af udvalgsprocedurer vedrørende forordnings- eller direktivtekster er oftest ikke medtaget som en selvstændig del af nationale regler. Grundlaget for dansk deltagelse i sådanne udvalg, hviler derfor på eksisterende bemyndigelser i dansk søfartslovgivning. Kommissionens forslag, der alene sigter på at ændre det formelle grundlag for de eksisterende udvalgs arbejde, indebærer ikke ændringer af danske administrative forskrifter.

4. Høring

Kommissionens forslag har været til høring i EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfarterhvervets parter er repræsenteret.

Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for Mindre Skibe var betænkelige ved forslagene, herunder navnlig proceduren for overensstemmelseskontrol i forordningsforslagets artikel 4. Foreningerne opfordrede på den baggrund til, at følgevirkningerne for det internationale arbejde nøje blev gennemgået.

Danmarks Fiskeriforening fandt, at der med proceduren for overensstemmelseskontrol i forordningsforslagets artikel 4 oprettes et udvalg, som risikerer at blive en ny EF-søfartsadministration på tværs af IMO og Søfartsstyrelsen. Foreningen fandt endvidere, at Søfartsstyrelsen derved ville miste kompetence.

Specialarbejderforbundet i Danmark og Erhvervenes Transportudvalg meddelte, at forslagene ikke gav anledning til bemærkninger.

5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslagene vil ikke have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Forslagene forventes at ville medføre færre møder i det nye forskriftudvalg, end det har været tilfældet med de eksisterende udvalg. Dette vil indebære en mindre besparelse på rejseudgifter, der dog delvis har været refunderet af EU.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslagene vil ikke have samfundsøkonomiske konsekvenser.

7. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslagene har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Som følge af en beklagelig ekspeditionsfejl har Folketingets Europaudvalg ikke modtaget grundnotat om forslagene.

Dagsordenspunkt 3 a): Galileo - forslag til rådsforordning om oprettelse af et fællesforetagende KOM (2001) 336.

genoptrykt notat

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat i henhold til traktatens art. 171 og kan vedtages af Rådet med simpelt flertal.

Af Rådets (transport og telekommunikation) resolution af 5. april 2001 fremgår, at Rådet i december 2001 skal tage stilling til spørgsmålet om gennemførelse af udviklings- og testfasen for Galileo-projektet, der vedrører etablering af et europæisk civilt satellitnavigationssystem.

Det fremgår tillige af rådsresolutionen, at Rådet samtidig skal tage stilling til spørgsmålet om etablering af styringsstruktur for projektet.

Kommissionen har derfor den 20. juni 2001 fremlagt et forslag til rådsforordning om oprettelse af et fællesforetagende i henhold til traktatens art. 171 vedrørende Galileo (KOM(2001)336).

Med henblik på styring af udviklings- og testfasen, som skal vare frem til 2005, samt forberedelse af den efterfølgende igangsætningsfase samt driftsfasen foreslår Kommissionen, at der etableres et 'fællesforetagende' i henhold til traktatens art. 171. Formålet med dette valg af styringsstruktur er at samle administrationen af de midler, der anvendes i udviklingsfasen, i én juridisk enhed.

De grundlæggende medlemmer af fællesforetagendet skal være

1. Det Europæiske Fællesskab repræsenteret ved Europa-Kommissionen, som bidrager med et maksimum på 520 mio. €.
1. Det Europæiske Rumagentur (ESA), som bidrager med et maksimum på 550 mio. €.

Herudover kan følgende blive medlemmer af fællesforetagendet:

1. Den Europæiske Investeringsbank.
2. Ethvert foretagende, som bidrager med mindst 20 mio. € til fællesforetagendet. Dette beløb reduceres til 1 mio. € for små og mellemstore virksomheder, der bidrager individuelt eller kollektivt.

Fællesforetagendet skal udarbejde en forretningsplan for alle Galileo-programmets faser på basis af data, som tilvejebringes af Kommissionen vedrørende de services, Galileo skal tilbyde, og det provenu, disse skaber.

Fællesforetagendet skal indgå en aftale med Det Europæiske Rumagentur, idet

1. Rumagenturet får til opgave at udføre de nødvendige aktiviteter i udviklingsfasen i relation til Galileos rumsegment og tilhørende jordsegment. Fællesforetagendet skal stille de nødvendige midler herfor til rådighed, som Det Europæiske Rumagentur får ansvaret for at administrere.
2. Europa-Kommissionen får til opgave at sikre Fællesskabets finansielle interesser gennem en effektiv kontrol.

3. aftalen fastlægger procedurerne for gennemførelsen af Galileo-programmet, herunder navnlig de aktiviteter, der igangsættes af Det Europæiske Rumagentur i relation til programmet og som ikke finansieres af midler, som stilles til rådighed af Fællesforetagendet.

Herudover kan Fællesforetagendet på basis af et offentligt udbud indgå kontrakt om levering af ydelser med private virksomheder eller et konsortium af private virksomheder, navnlig med henblik på en overordnet plan for programmets finansiering, herunder den private sektors inddragelse i finansieringen af igangsætningsfasen.

Fællesforetagendet skal ifølge forslaget bestå af følgende organer:

a) Et Administrativt Råd bestående af medlemmerne af Fællesforetagendet, som skal træffe de overordnede beslutninger vedrørende gennemførelse af programmet og overvåge udførelsen af dette. Det administrative Råd skal bl.a. udpege en direktør for Fællesforetagendet, vedtage finansielle regler for Fællesforetaget, godkende årlige rapporter om programmets status og den finansielle situation samt godkende årlige budgetter og godkende større ændringer i gennemførelsen af programmet. Rådet træffer som udgangspunkt afgørelse med simpelt stemmeflertal, idet Kommissionen og Det Europæiske Rumagentur hver tildeles 30 stemmer og øvrige medlemmer et antal stemmer, der står i forhold til den kapital, de har indskudt. Dog kræves et kvalificeret flertal på 75 % for så vidt angår beslutninger om større ændringer i gennemførelsen af programmet, vedtagelse af budgettet, vedtagelse af finansielle regler, optagelse af nye medlemmer, Fællesforetagendets opløsning og ændringer af Fællesforetagendets statutter. Det Administrative Råd skal mødes mindst to gange årligt.

b) En Eksekutivkomité bestående af en repræsentant for Europa-Kommissionen, en repræsentant for Det Europæiske Rumagentur og en repræsentant, der udpeges af Det Administrative Råd. Eksekutivkomiteen skal navnlig rådgive Det Administrative Råd om status for programmet på basis af regelmæssige rapporter, kommentere og fremlægge forslag for Det Administrative Råd angående programmets omkostninger og dets budget samt godkende udbudsprocedurer og procedurerne for tildeling af kontrakter i overensstemmelse med de af Det Administrative Råd fastlagte regler herfor. Eksekutivkomiteen skal mødes mindst én gang om måneden.

c) En Direktør, der udpeges af Det Administrative Råd på forslag fra Europa-Kommissionen, og som skal varetage den daglige ledelse af Fællesforetagendet, herunder opdatering af programmets udviklingsplan og omkostningsoverslag, udarbejdelse af forslag til årligt budget samt udarbejdelse af årlige rapporter om programmets aktuelle status og finansielle situation.

De finansielle regler for Fællesforetagendet, som vedtages af Det Administrative Råd, skal indeholde de overordnede regler om bl.a. præsentation og struktur for programmets skønnede omkostninger og det årlige budget, implementering af det årlige budget og intern økonomisk kontrol, betalingsmetoder vedrørende bidrag fra medlemmerne af Fællesforetagendet og procedurerne for udbud.

Fællesforetagendet oprettes for en periode på fire år, som kan forlænges indtil det tidspunkt, hvor den indgåede aftale mellem Fællesforetagendet og ESA er opfyldt.

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke dansk lovgivning på området.

3. Høring

Følgende organisationer er hørt: Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik samt Specialarbejderforbundet i Danmark.

Dansk Transport og Logistik har oplyst, at man ingen bemærkninger har til forslaget og fortsat finder, at projektet vil have stor betydning for det europæiske transporterhverv.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vil ikke have lovgivningsmæssige konsekvenser i Danmark, ligesom etablering af et fællesforetagende ikke i sig selv vil have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Forholdet til nærheds- og proportionalitetsprincippet omtales ikke af Kommissionen. Etablering af et civilt satellitnavigationssystem er imidlertid et projekt af en størrelsesorden, der alene giver mening på fællesskabs- (eller globalt) niveau.

6. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Forslaget om oprettelse af et fællesforetagende i tilknytning til Galileo-projektet har været nævnt til orientering i Folketingets Europaudvalg den 11. oktober 2001 og med henblik på forhandlingsoplæg på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001.

Dagsordenspunkt 3b): Galileo (etablering af et europæisk satellitnavigationssystem) - rådskonklusioner

genoptrykt notat

1. Indledning

Den Europæiske Union og Den Europæiske Rumfartsorganisation, ESA, har de seneste år i fællesskab arbejdet for at udvikle et civilt, europæisk satellitnavigationssystem, Galileo.

Målet med projektet er udvikling, implementering og drift af et civilt europæisk globalt satellitsystem til brug for navigation og positionsbestemmelse. Et sådant system kan finde anvendelse inden for et bredt spektrum af områder, f.eks. søfart, luftfart, vejtransport, jernbanetransport, mobiltelefoni, landbrug, fiskeri, landopmåling og efterforskning efter olie og gas.

Samarbejdet mellem EU og ESA er tilrettelagt således, at EU varetager den overordnede politiske, organisatoriske og strategiske dimension af projektet, mens ESA forestår den tekniske udvikling af systemet under programbetegnelsen 'GalileoSat'.

2. Projektets definitionsfase

Kommissionen fremlagde den 22. november 2000 en rapport om resultaterne af projektets definitionsfase.

Af rapporten fremgår det, at det foreslås, at systemets "hardware" udgøres af et rumsegment bestående af 30 satellitter kredsende i MEO (Medium Earth Orbit)-planer i højde på godt 23.000 km og et jordbaseret kontrolsegment bestående af et antal "up-link-stations", kontrolcentre og referencestationer i og uden for Europa, der har til formål at indsamle og validere signalernes pålidelighed og integritet.

For så vidt angår serviceydelser foreslår Kommissionen, systemet skal kunne tilbyde a) en frit tilgængelig positionerings- og timingservice uden betaling, der retter sig mod massemarkeder b) en kommerciel service til professionel brug (f.eks. styring af virksomheders køretøjer og opkrævning af vejbenyttelsesafgifter og c) en service reserveret til offentlige tjenester (f.eks. eftersøgnings- og redningstjenester) med en særlig høj grad af garanti og integritet.

3. Projektets økonomi og finansiering

De samlede udgifter til projektets videre udvikling og igangsætning blev af Kommissionen i forbindelse med afslutningen af definitionsfasen oplyst til 3.200 mio. EURO, som fordeler sig med 1.100 mio. EURO til udviklings- og testfasen (2001-2005) og 2.100 mio. EURO til igangsætningsfasen (2006-2007). Driftsudgifterne er af Kommissionen beregnet til 220 mio. EURO fra 2008 og fremefter.

Som led i definitionsfasen udarbejdede Kommissionen endvidere en cost-benefit-analyse, som viste, at der er betydelige samfundsøkonomiske gevinster forbundet med gennemførelsen af projektet. I forbindelse med analysen beregnede Kommissionen en intern forrentning af projektet på 75 %.

Tabel 1. Foreløbig oversigt over finansieringen af Galileo. Kommissionens og PWC's opgørelser (PWC i kursiv)

Projektets faser	Udgifter ialt	EU- Finansiering	ESA- finansiering	EU+ESA: delt finansiering	Public- private partnerships	Ventet bidrag fra DK til ESA
Udviklings-			550 mill. euro	0	0	5,5 mill. euro

fase 2001-2005	1.100 Euro	mill.	550 (+30) euro				
	1.367 Euro	mill.					
Igangsætnings- fase 2006-2007	2.100 euro	mill.			600 mill. euro	1.500 Euro	?
	2.029 euro	mill.					
Ialt	3.200 Euro	mill.	550+?	550+?	600 mill. euro	1.500 euro	?
Driftsfase 2008-	220 mill. euro p.a.		?	?	?	?	?

PriceWaterHouseCooper (PWC) fremlagde i november 2001 på Rådets anmodning et studie vedrørende en businessplan for projektet, som skulle foretage en nærmere vurdering af Kommissionens oplysninger vedrørende projektets økonomiske og finansielle aspekter, herunder navnlig indtægtsstrømme og mulighederne for den private sektors engagement i projektet.

For så vidt angår projektets omkostninger anslås udgifterne i rapporten fra PWC for projektet frem til den endelige ibrugtagning i 2008 af PWC til i alt 3.396 mio. € fordelt på 1.367 mio. € for udviklings- og testfasen i perioden 2002-2005 og 2.029 mio. € i perioden 2006-2007. Dette er lidt højere end Kommissionens tilsvarende skøn på /FONT>€, hvilket skyldes, at der i PWC-rapporten er indbygget større usikkerheder.

Ved en gennemgang af Kommissionens cost-benefit analyse har PWC beregnet benefits i perioden 2008 – 2020 på i alt 17,8 mia. €, hvilket er noget mindre end Kommissionens analyse, der nåede frem til benefits på i alt 27,2 mia. €. Alligevel vil der også ifølge PWC være betydelige samfundsøkonomiske gevinster forbundet med projektet, idet der med udgifter på i a> € (inkl. driftsfasen) og gevinster på 17,8 mia. € vil være en benefit:cost ratio på 4,6. Det bemærkes dog, at det under en gennemgang af rapporten med PWC blev klart, at størrelsen af disse benefits kan diskuteres. Det er i særlig grad vanskeligt at vurdere omfanget af merfordelene ved Galileo i forhold til den situation, hvor man alene har GPS til rådighed, idet bemærkes at GPS-systemet lø deres.

På grundlag af de udbudte services vil Galileo-operatøren ifølge PWC-rapporten modtage indtægter fra

1. royalties på chips betalt af udbydere af satellitmodtagere, hvori der indsættes en chip, som muliggør modtagelse af Galileos åbne signal
2. betalinger fra serviceudbydere, som ønsker at anvende krypterede signaler til at udbyde andre tjenester (commercial services og safety of life services)

Ud fra en antagelse om, at det årlige salg af Galileo-modtagere stiger fra 100 mio. i 2010 til 875 mio. i 2020 skønnes indtægterne fra projektet i 2010 i 2001-priser at udgøre 66 mio. €, i 2015 370 mio. € og i 2020 515 mio. €. PWC har dog tilkendegivet, at er behæftet med stor usikkerhed.

Ifølge rapporten vil projektet først have et driftsoverskud fra 2011, hvilket indebærer, at den forventede interne rente for igangsætningsfasen og driftsfasen kun er på 4,1 %. Forudsætningen herfor er, at systemet tages i drift i fuldt omfang i 2008. Ved en forsinkelse heraf vil den forventede interne rente blive lavere. Det vil derfor ikke være muligt at tiltrække privat kapital til finansiering af igangsætningsfasen og driftsfasen i det hidtil forudsatte omfang, hvorfor der – i modsætning til det hidtil af Kommissionen oplyste – vil være behov for offentlige finansieringsbidrag også i disse faser, da der ikke vil være et tilstrækkeligt incitament for den private sektor til at investere de hidtil forudsatte 1,5 mia. € i igangsætningsfasen i en joint venture model med den offentlige sektor.

Hvad angår størrelsen af det offentlige bidrag anføres i rapporten, at omfanget og udformningen af den offentlige finansiering afhænger af, hvor stort et beløb man er villig til at skyde ind i igangsætningsfasen. I rapporten nævnes beløb mellem 0.8 mia. € og 1,4 mia. € i driftsfasen og afhængig heraf beløb mellem 0,39 mia. og 0,27 mia. € om året i perioden 2008 – 2022. De samlede offentlige investeringer i projektet skønnes af PWC til 2,5 mia. € i nettonutidsværdi.

Rapportens hovedkonklusion er således, at gennemførelsen af Galileo-projektet vil være samfundsøkonomisk rentabelt, men at der på grund af lav forrentning ikke kan skaffes privat kapital til finansiering af igangsætnings- og driftsfasen i det hidtil forudsatte omfang, hvorfor der er behov for en større grad af offentlig finansiering, end det hidtil er blevet tilkendegivet af Kommissionen.

4. Udkast til rådskonklusioner

Med henblik på rådsmødet telekommunikation (transport og telekommunikation) har formandskabet fremlagt et udkast til rådskonklusioner, hvorved Rådet giver sin godkendelse af, at projektets udviklings- og testfase igangsættes.

Udkastets hovedindhold er følgende:

1. Rådet tilslutter sig frigivelse af de resterende 450 mio.

€ (af i alt 550 mio. €), som er reserveret i EU-budgettet til udviklings- og testfasen

- Kommissionen anmodes om sammen med ESA at etablere et Fællesforetagende i overensstemmelse med forslaget herom
- Det fastslås, at medlemsstaterne ikke skal bidrage nationalt med finansielle bidrag til Galileo-projektet (ud over evt. frivillige bidrag gennem ESA)

Flere medlemslande har foreslået tilføjet formuleringer til konklusionerne, der har til formål at sikre en stram finansiel styring af projektet inden for de udmeldte rammer, herunder med bidrag fra den private sektor, samt involvere Rådet i overgangen til efterfølgende faser.

5. Statsfinansielle konsekvenser

Udgifterne til projektets udviklingsfase (2002 –2005) andrager ifølge Kommissionen i alt 1,1 mia. € (Som tidligere anført er PWC's skøn 1,367 mia. €). Finansieringen heraf deles mellem EU's TEN-budget og European Space Agency i form af nationale medlemsbidrag til projektet med 550 mio. € til hver. Hertil > € fra EU's 5 rammeprogram for forskning.

For så vidt angår EU-budgettet er de anførte beløb til udviklingsfasen reserveret under de nuværende finansielle perspektiver, som udløber i 2006. Som nævnt blev der på rådsmødet (transport og telekommunikation) i april 2001 frigivet 100 mio. € fra EU-budgettet, mens de resterende 450 mio. €

En beslutning om iværksættelse af igangsættelsesfasen vil således berøre størrelsen af det nuværende EU-budget i år 2006.

Derudover vil den ovenfor nævnte offentlige andel af udgifterne til igangsættelsesfasen (2006 – 2007) og til driftsfasen (fra 2008) i det omfang dette skal finansieres af EU-budgettet, hvilket anses for det sandsynligste, berøre de kommende finansielle perspektiver fra 2007 og fremefter. I det omfang Galileo-projektet indebærer en forøgelse af EU-budgettet, vil Danmark have øgede udgifter som følge af Galileo-projektet i et omfang svarende den danske andel af EU-budgettet.

Derimod vil der være behov for et nationalt dansk bidrag på ca. 41 mio. kr. til ESA over perioden 2002 – 2005 til brug for ESA's bidrag til udviklingsfasen, såfremt dansk industri skal have mulighed for at få del i udviklingsfasens kontrakter. For så vidt angår igangsættelsesfasen er der p.t. ikke taget stilling til fordelingen af offentlige bidrag mellem EU og ESA.

Fristen for at tilkendegive, at man vil bidrage til ESA's andel af udviklingsfasen er den 31. marts 2002, såfremt der forinden EU's ministerråd træffes en beslutning om at iværksætte udviklingsfasen.

6. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere af trafikministeren været nævnt til orientering på møderne i Folketingets Europaudvalg 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 og på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001 samt med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen), den 15. december 2000 og den 1. marts 2002. Sagen har tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europaudvalget den 9. marts 2001 og af finansministeren på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001.

Dagsordenspunkt 4): Samarbejde inden for Euro-middelhavsområdet vedrørende transport.

Nyt notat.

Baggrund og indhold.

Middelhavssamarbejdet omfatter EU's samarbejde med de tolv lande i middelhavsområdet.

Udfordringerne i samarbejdet udspringer af Kommissionens forventning om en eksplosion i mobiliteten og transportefterspørgslen i middelhavsområdet, der skyldes dels en stærk befolkningsvækst og dels realiseringen af frihandelsområdet i Euro-middelhavsområdet.

Forud for Rådsmøde (transport & telekommunikation) den 25.-26. marts 2002 har det spanske formandskab præsenteret sit forslag til rådskonklusioner, hvoraf det fremgår at Rådet bl.a. hilser velkommen:

1. Fremskridt i udviklingen i Euro-middelhavsområdet inden for transport.
2. Vedtagelsen, inden for rammerne af MEDA 2001's årlige finansieringsplan, af det første euromiddelhavs transportprojekt om udviklingen af et rammeværk for regulering af transportsektoren.
3. Det igangværende arbejde om behovet for reform af transportsektoren i middelhavsområdet.

Endvidere inviterer Rådet Kommissionen til bl.a. at:

1. Konsolidere Euro-middelhavsområdets Transportforum som en effektivt ramme for debat og regional samarbejde vedrørende transport.
2. Præsentere middelhavspartnerne og EU-medlemsstaterne for konkrete resultater af Euro-middelhavsområdet
3. Søge tiltag i retning af en hurtig start for Euromiddelhavs transportprojekterne, der skal reformere transportsektoren hos middelhavspartnerne og promovere multimodal transport infrastrukturnetværk i området.
4. Fremme refleksion over fremtidige MEDA-finansierede regionale projekter inden for transportsektoren.
5. Fremme eksisterende og fremtidige struktur for sub-regionalt samarbejde i transportsektoren for at gøre samarbejdet i Euro-middelhavsområdet mere dynamisk.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 5): Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik frem til 2010. KOM (2001) 370.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 12. september 2001 vedtaget en Hvidbog med titlen 'Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg'.

Hvidbogen er opdelt i 4 hovedafsnit;

1. Justering af balancen mellem de forskellige transportformer
2. Eliminering af flaskehalse
3. Forbrugerne i transportpolitikens midtpunkt
4. Styring af transportens globalisering

Hvidbogen tager bl.a. afsæt i at transport er en nøgelfaktor i en moderne økonomi. Men der er ifølge Kommissionen en permanent modsætning imellem samfundet, der på den ene side kontinuerligt kræver mere mobilitet og på den anden side den offentlige holdning, som er blevet mere intolerant over for kroniske forsinkelser og ringe kvalitet inden for de forskellige transporttydelser.

Kommissionens målsætning med Hvidbogen er at fremkomme med forslag til, hvordan der kan etableres et effektivt, sikkert og bæredygtigt transportsystem.

Det konstateres, at det indre marked for transport stort set er gennemført, undtagen for jernbanetransport. Uanset dette er der behov for en mere harmoniseret udvikling af en fælles europæisk transportpolitik, for at løse problemerne med:

1. Ulige vækst i de forskellige transportformer
2. Stigende trængsel på hovedveje, jernbanenettet, i byerne og i lufthavnene
3. Negative effekter på miljøet og det offentlige helbred samt et betydeligt antal færdselsulykker.

Hvidbogen indeholder omkring 60 specifikke bud på, hvilke aspekter/forslag, man bør fokusere på i fremtidens europæiske transportpolitik. De specifikke forslag fordeler sig indenfor nedenstående hovedområder:

1. Yderligere liberalisering og forbedring af jernbanen
2. Forbedret kvalitet indenfor vejtransportsektoren
3. Fremme af transport ad sø- og indre vandveje
4. Sikring af balance imellem vækst i lufttransport og miljøet
5. Realisering af intermodal transport
6. Etablering af det trans-europæiske netværk
7. Forbedring af færdselssikkerheden
8. Indførelse af politikker for effektiv betaling for transportrelaterede ydelser
9. Anerkendelse af brugernes rettigheder og forpligtelser
10. Udvikling af bymæssig transport
11. Teknologisk forskning
12. Håndtering af globaliseringens effekter

2. Høring

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) er generelt enig i Kommissionens analyser og målsætninger. AE foreslår, at man bør omlægge afgifterne vedr. vejtransporten så de i højere grad bliver knyttet til antal kørte kilometer i stedet for faste årlige afgifter.

AE påpeger, at investeringerne i transportsektoren i højere grad bør rettes mod jernbanen frem for vejene for derved at skabe den fornødne infrastrukturkapacitet. AE foreslår endvidere, at faste forbindelser fritages for billetmoms på lige fod med færgeforbindelserne.

Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for mindre skibe (DRF) bifalder Kommissionens hensigt om at fremme nærskibsfarten. Ikke desto mindre finder DRF anledning til bekymring, dels fordi hvidbogen fejlagtigt beskriver nærskibsfart som en sektor i ringe tilstand, men primært fordi skibsfart ikke behandles som en industri i sig selv, men derimod som et middel til at løse transportproblemerne på land. Derved vurderes forslagene for nærskibsfarten alene efter deres effekt på den modale fordeling i EU.

DRF finder det afgørende, at EU's statsstøttere regler bevares, hvilket særligt gælder tonnageskatteordningerne. DRF påpeger endvidere, at man bør være yderst varsom med at udpege enkelte ruter eller havnepar, som særligt privilegerede på bekostning af andre, idet subsidierede sømotorveje ikke kan anbefales. DRF fremhæver hernæst, at container- og andre standarder skal ses i et bredt internationalt perspektiv og ikke kun i et EU perspektiv.

DRF tilslutter sig Kommissionens forslag om, at mindre statsstøtte ikke nødvendigvis skal notificeres, under forudsætning af, at det begrænses til tilfælde, hvor der ikke er nævneværdig kommerciel interesse.

DRF understreger, at det igangværende arbejde i ILO vedrørende sociale forhold må være basis, og man må derfor afstå fra at lade overenskomstforhold indgå i havnestatskontrollens arbejde. F.s.v.a. repræsentationen i IMO finder DRF, at det er bedre at have 15 stemmer frem for en enkelt fælles EU stemme. Kommissionens intention om at iværksætte en bred konsultation for at komme illegal immigration støttes.

Dansk Cyklist Forbund (DCF) finder det vigtigt, at EU vil sætte sig som mål at reducere antallet af trafikdræbte frem til 2010 med 50 procent. Dog er DCF skuffet over, at cykling har fået så ringe placering i hvidbogen, som det er tilfældet. DCF finder på den baggrund, at den danske strategi for sikker cykeltrafik bør blive en del af hvidbogen.

Dansk Transport og Logistik (DTL) er enig i hvidbogens overordnede målsætning om, at der skal gøres en indsats for at undgå mere trængsel og flere miljøgener for EU's befolkning. DTL anfører dog, at det er uhyre vanskeligt og ej heller ønskeligt bryde den direkte sammenhæng mellem økonomisk vækst og vækst i transportarbejdet.

DTL finder, at Kommissionen begår en stor fejl ved ensidigt at forsøge at løse transportproblemerne inden for transportsektoren selv, idet skabelsen af et bæredygtigt transportsystem indbefatter, at transportpolitikken ses i sammenhæng med øvrige politikker i samfundet.

DTL tror ikke på jernbanerne som den store problemknuser. Desuden er den kraftige fokusering på afgifter med det formål at tvinge mere gods over på jernbaner og skibe en helt urealistisk fremgangsmåde. DTL er dog, enig i, at afgifterne på transportvirksomhederne i EU bør ensartes.

DTL finder det stærkt problematisk, at "pricing" i første omgang kun skal gælde vejtransport og kun lastbiler og først gradvis andre transportformer. DTL har den samme holdning, når det gælder muligheden for krydssubsidiering.

DTL foreslår, at der gives tilladelse til benyttelse af større containere og vogntog, samt at der investeres i forbedret vejinfrastruktur ved de nuværende flaskehalse på vejnettet.

De samvirkende Invalideorganisationer (DSI) finder det positivt, at Kommissionen vil promovere benyttelsen af offentlige befordringsmidler. Dog finder DSI det ønskeligt, såfremt hvidbogen i langt højere grad og på en meget mere konkret måde også beskæftigede sig med tilgængelighedsproblematikken relateret til benyttelsen af offentlige transportmidler.

Det Centrale Handicapråd havde gerne set, at de problemstillinger, som personer med funktionsnedsættelser kan have i forbindelse med befordring, havde været medtaget i hvidbogen. I den forbindelse henvises der til FN's standardregler om lige muligheder for handicappede.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) er skuffede over, at Kommissionen kan mene, at planøkonomiske løsninger, såfremt de er mulige i Fællesskabet, kunne løse problemet vedr. afkobling mellem økonomisk vækst og vækst i transport, og at Kommissionens fokusering på afkobling alene i forhold til vækst på transportområdet er for snæver, idet man bør se på landenes samlede bidrag til drivhuseffekt en. ETU er endvidere uenig i beregningerne for andelen af godstransport med jernbane i EU i forhold til USA.

ETU efterspørger "bottom up" initiativer på miljøområdet. Sådanne initiativer kunne gøre det muligt for den enkelte virksomhed at beregne miljøpåvirkningen af virksomhedens godstransporter i den samlede godstransportkæde. ETU finder endvidere, at initiativer der giver transportører lov til at overvælte prisstigninger på eks. brændstof, er i strid med fornuftige aftaleretlige principper. ETU har og så vanskeligt ved at se det hensigtsmæssige i at stille forslag om en profession som fragtkoordinatorer.

ETU er desuden betænkelig ved krydssubsidiering fra vejafgifterne med henblik på udbygning af jernbaneinfrastrukturen. Dog noteres med tilfredshed, set ud fra et fast forbindelse over Femerbælt synspunkt, at Kommissionen vil stille forslag om at hæve støtten til 20 procent for visse kritiske projekter.

FDM mener, at transportvækst og økonomisk vækst er uløseligt forbundet og tager også afstand fra, at vejtransporten gennem flere afgifter skal betale for investeringer i andre transportformer.

FDM finder ikke, at hvidbogens påstand om, at transportbrugerne ikke allerede betaler de fulde eksterne omkostninger, godtgjort på en troværdig og videnskabelig måde. Det samme er gældende for hvidbogens påstand om, at transportsektorens CO₂ udslip vil stige med 50 procent frem til 2010, hvis intet gøres.

International Transport Danmark (ITD) henviser til DTL's høringssvar.

NOAH-Trafik finder ikke, at intermodalitet har fået den opmærksomhed, som den fortjener. F.s.v.a. TEN bør alle vejprojekter og Femerbæltforbindelsen skrottes, højhastighedstog opgives, og der skal i stedet anlægges godskorridorer.

NOAH foreslår i overensstemmelse med hvidbogen, at der skal anlægges banelinjer, der er reserveret til godstrafikken. NOAH finder endvidere, at der skal etableres "rullende motorveje", hvor lastbiler transporteres over afstande på jernbanevogne. Noah er samtidig modstand af privatisering og udlicitering af jernbanerne, ikke mindst da det forstærkede konkurrencetryk vil ramme jernbanerne, da de selv skal betale for deres infrastruktur.

Indenfor vejtransport mener NOAH, at bør der indføres et medvirkeansvar, hvor der påhviler transportkøberen et ansvar for, at kørslen sker fuldt forsvarligt (fart, overlæs, køre/hviletid mm.).

NOAH anfører, at et problem ved udbygning af de indre vandveje til maritime motorveje er, at de ofte passerer sensitive naturområder, hvorfor en eventuel gennemførelse af disse projekter bør ske under hensyntagen til flora og fauna.

NOAH opfordrer kraftigt Kommissionen til ikke at indgå kompromis om de over 30 år gamle amerikanske fly. Flybrændstof skal ikke være undtaget beskatning. Ligeledes mener NOAH, at det er på tide, at flybilletter og –fragt belægges med moms.

NOAH ønsker at der indføres strammere kontrol med bilernes sikkerhedsudstyr, ligesom der skal sættes ind for at fjerne de mange sorte pletter.

Hvidbogen lægger op til en harmonisering af brændstofbeskatningen, hvilket NOAH ikke kan anbefale, da skatter og afgifter hører under medlemslandene. Endvidere mener NOAH, at der bør sættes langt mere på at udvikle brint som alternativt drivmiddel.

SAS mener, at reguleringen mellem de forskellige transportformer skal ske på baggrund af kundernes valg og ageren og ikke myndighedernes beslutninger. SAS er positive over for hvidbogens ønske om at udnytte lufthavnens kapacitet bedre, hvorfor de også støtter den del af forslaget, som fokuserer på åbenhed i processen om fordeling af slots.

SAS finder ikke, at en differentiering af lufthavnsafgifter vil være medvirkende til at effektivisere disse, da kapaciteten i lufthavne med kapacitetsproblemer allerede er fuldt ud udnyttet.

SAS påpeger, at luftfarten allerede ved de nuværende afgiftsstrukturer dækker de eksterne omkostninger, hvorfor man ikke kan støtte, at flybrændstof pålægges skatter.

SAS bifalder ikke hvidbogens forslag om en betydelig forøgelse af kompensationen, når der ikke er nok pladser til alle fremmødte passagerer, da det vil modvirke ambitionen om at effektivisere kapacitetsudnyttelsen.

SID finder, at hvidbogen i et vist omfang favoriserer jernbanetransport på bekostning af landevejstransport på et usikkert grundlag, set i forhold til de forsøg der er gjort på at ophøre de eksterne omkostninger ved de to transportformer.

SID udtrykker forundring og kritik af, at de sikkerhedsmæssige aspekter inden for søfart ikke indgår i hvidbogen.

Hvad angår flytransport er SID uenig i, at ICAO bør kunne lægge hindringer i vejen for miljømæssige reguleringer foretaget af medlemslandene.

SID efterlyser en gennemgribende debat om beregninger af de eksterne omkostninger, idet Forbundet i modsætning til Kommissionen er af den opfattelse, at landevejstransporten meget langt hen ad vejen allerede betaler for de eksterne omkostninger, hvilket imidlertid ikke er tilfældet for jernbanerne og den civile luftfart. SID afviser ikke, at afgiftsinstrumentet kan benyttes til at regulere balancen mellem de forskellige transportformer. Samtidig fremhæver SID, at hvis man ønsker at øge eksempelvis transportarbejdet inden for jernbanesektoren af miljømæssige årsager, bør dette anføres direkte som en politisk målsætning frem for at sløre det.

SID foreslår, at der indføres en overgangsperiode, der medfører en kvantitativ begrænsning af antallet af udstedte EU-tilladelser i ansøgerlandene.

Hvidbogen indeholder forslag om, at Kommissionen skal repræsentere medlemslandene i ICAO og IMO, hvilket SID på det kraftigste tager afstand fra.

Transportrådet påpeger, at en overflytning af gods og personer fra vejtransport til sø- og banetransport naturligvis vil give mindre miljøbelastning, men i det store billede er reduktionspotentialet begrænset, fordi miljøproblemer og trængsel i høj grad vedrører lokal og regional personbiltransport. Transportrådet understreger samtidig, at det ikke er ensbetydende med, at man ikke skal arbejde seriøst med at udnytte jernbanernes kapacitet effektivt.

Policy-rettet transportforskning er et aspekt, som Transportrådet finder, at der fortsat et behov for. Endvidere finder Transportrådet, at initiativer, der sigter på at harmonisere tekniske, sikkerhedsmæssige og sociale standarder og sikrer interoperabilitet mellem trafiksystemer og mellem transportformer, er væsentlige. Det samme gælder udviklingen af fælles metoder til opkrævning af infrastruktur- og kørselsafgifter.

Endelig fremhæver Transportrådet, at der er et væsentligt behov for, at EU gør sin indflydelse gældende i de internationale organisationer. Særligt arbejdet i ICAO med henblik på at omlægge afgiftsstrukturen og på at indføre fælles afgifter på flybrændstof er væsentlig.

3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsmæssige konsekvenser.

Hvidbogen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsmæssige konsekvenser.

4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Hvidbogen indeholder ca. 60 forslag, hvor der ifølge Kommissionen er behov for tiltag på fællesskabsniveau med henblik på at sikre et sammenhængende og bæredygtigt europæisk transportsystem. Samtidig anfører Kommissionen, at der på visse områder, f.eks. transport i byerne, er behov for en indsats på nationalt og regionalt niveau i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Fra dansk side er man enig i, at der er behov for indsatser såvel på fællesskabsniveau som nationalt og regionalt i de enkelte medlemsstater.

5. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen har været nævnt til orientering på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001.

Dagsordenspunkt 6): forslag til direktiv om bestemmelser og procedurer med henblik på indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne KOM(2001) 695 endelig.

Revideret notat

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 80 og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Rådets direktiv 89/629/EØF forbød medlemsstaterne at optage civile subsoniske jetfly i deres registre, der ikke opfylder normerne i konventionen om international civil luftfart, bilag 16, kapitel 3.

Fra 1. april 2002 skal alle fly opfylde bestemmelserne i det førnævnte kapitel 3.

De tidligere såkaldte kapitel 2 jetfly kan påmonteres støjdæmningsanordning (hush-kit) så flyet netop opfylder støjnormerne til kapitel 3 jetfly. Påmontering af støjdæmningsanordning kan forlænge levetiden for kapitel 2 fly udover 1. april 2002.

I USA var tidspunktet for udfasning af kapitel 2 fly fastsat til udgangen af 1999.

For at hindre, at fly med støjdæmningsanordninger blev overført fra udlandet til medlemsstaternes registre vedtog Rådet forordning (EF) 925/1999, der bl.a. indebar nyregistreringsforbud fra 1. maj 2000 i de nationale registre af sådanne ombyggede fly, og et operationsforbud fra 1. april 2002 med mindre flyene har opereret på Fællesskabets territorium før denne dato.

USA indklagede i marts måned 2000 Danmark og hvert af de øvrige EU-lande for ICAO's Råd for med forordningen at have overtrådt Chicago-konventionen og dens annek 16.

I juni 2001 vedtog ICAO's Råd en ny støjnorm (kapitel 4 fly), der vil være obligatorisk for alle nye flytyper fra 1. januar 2006.

En forudsætning for løsning af klagesagen fra USA var, at ICAO opnåede enighed om, hvordan man lokalt og regionalt i støjramte områder kan håndtere spørgsmålet om støjende fly.

Der blev ved ICAO's generalforsamling den 24. september – 5. oktober 2001 enighed om, at stater for relevante støjplagede lufthavne skal anvende en såkaldt afbalanceret strategi, der i princippet består i følgende 4 elementer ved overvejelserne om indsats for at reducere støjen på den mest omkostningseffektive måde:

1. reduktion af støj ved kilden
2. arealanvendelse og styring (fysisk planlægning)
3. støjdæmpende operationelle procedurer
4. restriktioner på operationer med fly

Der var på ICAO's generalforsamling enighed om, at det var nødvendigt med en vis grad af fleksibilitet for at tage højde for lokale, nationale og regionale forskelle.

Med dette udgangspunkt har Kommissionen fremsat sit direktivforslag. Herefter vil det være den enkelte medlemsstats ansvar, at sikre, at der anvendes en sådan afbalanceret strategi i medlemsstaten, hvis man for en lufthavn med årligt mere end 50.000 starter og landinger om året vil indføre støjrestriktioner.

Efter forslaget skal der tages hensyn til de sandsynlige omkostninger og fordele ved forskellige mulige tiltag. Tiltag må ikke være mere restriktive end højst nødvendigt for at nå miljømålet for den enkelte lufthavn.

Til brug for vurderinger ved den enkelte lufthavn indeholder forslaget en række specifikationer til nødvendige informationer, der skal tilvejebringes.

Hvis vurderingerne i den pågældende lufthavn viser, at det er nødvendigt, at begrænse adgangen til lufthavnen for de mest støjende fly, kan en sådan begrænsning besluttes med virkning efter en periode på 6 måneder for yderligere flyvninger med de pågældende støjende fly. Efter yderligere et år kan det kræves, at operatører eliminerer de fly, der kun netop opfylder kravene, idet højst 20% elimineres om året.

Kommissionen kan på eget initiativ eller på anmodning fra en medlemsstat undersøge beslutningerne om indførelse af driftsrestriktioner. Kommissionen skal i løbet af 3 måneder og efter høring af et rådgivende udvalg træffe beslutning om, hvorvidt den pågældende medlemsstat må indføre driftsrestriktioner. Enhver medlemsstat kan henvise beslutningen til Rådet inden for en måned.

Ifølge forslaget omfatter vurderingskravet ikke gældende driftsrestriktioner, eller ændringer af restriktioner, der ikke medfører nævneværdige omkostninger for flyselskabsoperatørerne.

Forslaget indebærer undtagelse for fly fra udviklingslande, såfremt flyene befløj Fællesskabet i en fastlåst periode, og fortsat er registreret i det pågældende udviklingsland.

Forslaget indebærer, at beslutninger om indførelse af driftsrestriktioner, hvorved nye flyvninger udelukkes offentlig skal fremlægges for alle involverede parter mindst 6 måneder før deres ikrafttræden.

Såfremt beslutningen omfatter eliminering af fly fra flyflåden, skal beslutningen fremlægges offentlig for alle involverede parter senest et år før ikrafttræden.

Der fastsættes samtidig ankeret mod beslutninger fra enhver involveret part.

Kommissionen bistås af det udvalg, der nedsættes i henhold til Rådets forordning 2408/92/EF.

Rådets forordning (EF) 925/1999 af 29. april 1999 der bl.a. indebar nyregistreringsforbud fra 1. maj 2000 i de nationale registre om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer subsoniske civile jettfly, hvorpå USA bygger sin sag mod EU landene ophæves fra ikrafttræden af direktivet.

Ikke senere end 5 år efter direktivets ikrafttræden, skal Kommissionen rapportere til Rådet og Parlamentet om anvendelsen af direktivet. Rapporten skal om nødvendigt indeholde forslag til revision af direktivet.

Europa-parlamentet har ikke udtalt sig endnu.

2. Gældende dansk ret

Rådets direktiv 92/14/EØF af 2. marts 1992 om begrænsning af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 2 i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988).

Rådets forordning (EF) 925/1999 af 29. april 1999 om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer subsoniske civile jettfly, som er blevet ombygget og omcertificeret, så de opfylder normerne i bind 1, del II, kapitel 3 i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993).

Rådets forordning 2408/92/EF om luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende: Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn, DANSAM, SAS, Maersk Air, PremiAir, Cimber Air, SUN Air, Sterling European Airlines, MUK Air og Erhvervenes Transportudvalg.

Følgende har bemærkninger til forslaget:

Københavns Lufthavne A/S finder, at direktivforslaget giver anledning til bekymring, idet forslaget kan vanskeliggøre overholdelse af den af Miljøstyrelsen meddelte rammegodkendelse af 30. april 1997 af Københavns Lufthavn. Udnyttelse af direktivforslagets muligheder for at indføre driftsrestriktioner har først fuld virkning 6 år efter indførelse af restriktionen. Dette vurderes ikke at være tilstrækkeligt til at sikre overholdelse af rammegodkendelsens vilkår 2.2.2 om, at støjbelastningen fra starter, landinger og taxikørsel med fly senest i år 2005 ikke må overstige den fremskrevne støjbelastning med en tolerance på 1 dB.

Efter lufthavnsselskabets vurdering kan det således ikke udelukkes, at direktivforslaget vil kunne få kapacitetsmæssige konsekvenser for Københavns Lufthavn.

Lufthavnen bemærker, at de øvrige dele af "en afbalanceret strategi", som er omtalt i direktivforslaget, er fuldt udnyttet i Københavns Lufthavn i forbindelse med vedtagelse af udbygningsloven i 1980, og dette er senere blevet bekræftet i forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelsen i 1996.

Det er i øvrigt lufthavnsselskabets vurdering, at de regler og procedurer, der er opstillet i direktivforslaget, er så komplekse, at væsentlige omkostninger vil være forbundet med indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner efter direktivforslaget.

Maersk Air bemærker til artikel 8 de to første linier, at der bør stå "Fly, der kun netop opfylder kravene, som er registreret i udviklingslande og opført i bilag 3 kan undtages fra bestemmelserne i artikel 6, stk.1 og 2., under forudsætning af at.."

Selskabet anfører videre, at med baggrund i luftfartsindustriens nuværende vanskelige situation, der startede med afmatning i trafikken for omkring et år siden og blev væsentligt forværret efter de tragiske terroraktioner den 11. september 2001, er tiden ikke at påføre en industri, der allerede er i knæ, yderligere driftsrestriktioner og økonomiske byrder.

SAS ser ingen operative begrænsninger af forslaget for SAS vedkommende.

Generelt foretrækker SAS internationale løsninger gennem ICAO i spørgsmål som berører flybranchen globalt. Kommissionens forslag er en regional løsning på støjsituationen ved lufthavne i EU. Ved udformningen af regionale regler er det vigtigt at så vidt der er muligt at undgå konkurrenceforvridning mellem de der har hjemme i EU og uden for EU.

Det er endvidere væsentligt, at reglerne udformes entydigt og klart så fortolkningen bliver den samme i hele EU. SAS anfører, at på samme måde er det afgørende at grundlaget for vurderingerne og cost benefit analyser harmoniseres. SAS mener det er en forudsætning at EU lægger sig på linie med ICAO's "ballanced approach" hvor de fire styremidler er støjreduktion ved kilden, arealplanlægning, operationelle restriktioner og /eller støjreducerende operationelle procedurer ud fra en samlet og omkostningseffektiv vurdering.

SAS finder det nødvendigt at være restriktive med undtagelser for fly fra et ikke EU land, idet der ellers er risiko for at undergrave den reduktion af støjen, man ønsker at opnå i vurderingerne, og yderligere tiltag kan derfor være nødvendige. Undtagelser kan også være kilden til konkurrenceforvridning.

4. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vil indebære, at Rådets forordning (EF) 925/1999 ophæves for datoen for direktivets ikrafttrædelse.

Direktivet skal implementeres via Bestemmelser for luftfart.

Direktivet vil erstatte artikel 9 i Rådets forordning 2408/92/EF om luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet når vurderinger efter direktivet viser det nødvendigt, at indføre driftsrestriktioner.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

For myndighederne vil det indebære, at der skal udpeges en kompetent uafhængig myndighed, der skal sikre direktivets gennemførelse.

For borgerne forventes forslaget at kunne bidrage til at opretholde beskyttelsesniveauet ved Københavns Lufthavn, Kastrup.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget er i til overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincipperne. Indførelse af driftsrestriktioner i EF-lufthavne kan bidrage til målet, som er at forebygge en forværring af støjklimate omkring lufthavne, men der er mulighed for at dette medfører konkurrenceforvridning. Målet kan derfor mest effektivt nås på fællesskabsniveau ved at indføre harmoniserede bestemmelser om indførelse af driftsrestriktioner som en del af støjstyringsprocessen. Kommissionen anfører endvidere, at direktivet begrænser sig til det minimum, der er nødvendigt for at nå dette mål.

Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Grundnotat er oversendt den 14.1.2002.

Supplerende grundnotat er oversendt den 5.3.2002.

Dagsordenspunkt 7): Forslag vedrørende gennemførelsen af et Fælles Europæisk Luftrum KOM (2001) 123, KOM(2001) 564.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold.

Forslagene vedrørende gennemførelsen af et fælles europæisk luftrum består af en rammeforordning og tre tekniske forordninger. Forslagene er fremsat af Kommissionen den 12. oktober 2001 under henvisning til Traktatens art. 80, stk. 2 og skal vedtages efter proceduren i artikel 251, fælles beslutningstagen med Parlamentet.

a) Forslag til forordning vedrørende rammen for etablering af et fælles europæisk luftrum.

Der er tale om et forslag til forordning, der skal fastlægge de overordnede rammer og principper for etableringen af det Fælles Europæiske Luftrum.

Ifølge forslaget er det målet, at det Fælles Europæiske Luftrum skal etableres senest ved udgangen af 2004. For at nå dette mål fastsætter forslaget de områder, hvor det er nødvendigt at handle på Fællesskabsplan for at få etableret det Fælles Europæiske Luftrum. Endvidere fastsætter forslaget de principper, der skal bruges i forbindelse med organiseringen og brugen af det Fælles Europæiske Luftrum, herunder inddeling af luftrummet, samt de principper, som flyvekontrol skal indrettes i overensstemmelse med, herunder organisatoriske retningslinier.

Ifølge forordningsforslaget skal forslagene til gennemførelse af det Fælles Europæiske Luftrum ske - fra sag til sag efter en konkret vurdering - efter komitologi-proceduren, fortrinsvis rådgivnings- og forskriftsproceduren, hvorved der sammensættes en komité (Single Sky Committee), bestående af 2 repræsentanter fra hvert medlemsland, der skal kunne vurdere civile og militære aspekter samt konsultere eksterne eksperter.

Det fremgår, at det er en forudsætning, at Fællesskabet hurtigt tiltræder Eurocontrol (den europæiske organisation for luftfartssikkerhed og planlægning af lufttrafik), for herved bl.a. at kunne trække på Eurocontrol's ekspertise. Kommissionen og Eurocontrol skal kunne assistere og hjælpe hinanden, ligesom det skal undgås at opbygge parallelle systemer i Fællesskabet og Eurocontrol. Dette kræver dog, at Eurocontrol regulerende funktioner adskilles fra opgaverne som tjenesteyder.

Ifølge forslaget skal militære og civile myndigheder i højere grad samarbejde om udnyttelsen af luftrummet over Europa. I tilfælde hvor luftrummet skal bruges militært skal dette ske på en måde, der sikrer den mest effektive udnyttelse af luftrummet.

Flyvekontrollen skal organiseres således, at der sikres en optimal udnyttelse af luftrummet med en smidig og fleksibel trafikafvikling til følge.

Der skal gennemføres tiltag til at fremme løsninger til en ensartet planlægning og udførelse af europæisk luftfartstjeneste, herunder introduktion af ny teknologi.

Der skal være mulighed for at udstrække et Fælles Europæisk Luftrum til andre lande end medlemslandene, enten gennem Eurocontrol-samarbejdet eller bilaterale aftaler.

Der skal endvidere ske løbende kontrol med de regler, der fastsættes. Kontrollen skal foregå på baggrund af indrapportering fra luftfartstjenesterne om implementeringen af de vedtagne regler.

Efter forordningens ikrafttræden skal der hvert femte år foretages en evaluering af de skridt, der er taget til etableringen af det Fælles Europæiske Luftrum.

b) Forslag til forordning om bestemmelser om luftfartstjenester i et Fælles Europæisk Luftrum

Forslaget har til formål at harmonisere de civile luftfartstjenester, det vil sige lufttrafiktjeneste, telekommunikationstjeneste, flyvevejrtjeneste, eftersøgnings- og redningstjeneste samt luftfartsinformationstjeneste, for at sikre, at efterspørgslen fra brugerne imødekommes på en sikker og effektiv måde. I forslagets bilag 1 er anført de typer af luftfartstjenester, der er omfattet af forslaget.

Ifølge forslaget skal der i medlemsstaterne være en national tilsynsmyndighed, der skal sikre overholdelsen af forordningen. Myndigheden skal være uafhængig af de myndigheder, der har ansvaret for styringen og udøvelsen af luftfartstjenesterne.

Tilsynsmyndigheden kan i forbindelse med tilsyn og inspektioner lade sig bistå af godkendte organisationer. Organisationerne skal leve op til de krav, som nærmere er specificeret i forslagets bilag 2.

Bilagene til forslaget skal revideres efter komitologi-forskrifts-proceduren med henblik på en tilpasning til de teknologiske fremskridt.

Forordningen forudsætter, at Kommissionen fremlægger forslag til rådsretsakt vedrørende flyvelederes uddannelse og mobilitet, med henblik på bedre at kunne imødegå Fællesskabets behov desangående.

Ifølge forslaget skal medlemslandene udstede og overvåge autorisationen af luftfartstjenesterne. Autorisation kan meddeles separat for hver enkelt type luftfartstjeneste omfattet af forslaget.

Autorisation skal gensidigt anerkendes i medlemslandene i overensstemmelse med forordningens bestemmelser.

Ifølge forslaget skal udbydere af lufttrafiktjeneste ejes direkte eller indirekte af medlemsstaterne eller personer hjemmehørende i medlemsstaterne.

Lufttrafiktjeneste skal designeres efter et system, der tillader udbyderen at operere på en "exclusive basis" indenfor nærmere specificerede "airspace blocks". Medlemslandene kan designere enhver udbyder, der har en gyldig autorisation indenfor Fællesskabet.

En udbyder af luftfartstjenester, som på tidspunktet for forordningens ikrafttræden udfører en lufttrafiktjeneste indenfor specifikke "airspace blocks", skal fortsat kunne udøve denne tjeneste i en periode på op til 3 år.

Ifølge forslaget skal udbyderne af luftfartstjenester tage de nødvendige skridt til at indgå aftaler med de militære myndigheder. Aftalerne skal være i overensstemmelse med forordningen. Hvis medlemsstaterne organiserer civil og militær luftfartstjenester separat, skal der gives meddelelse til Kommissionen om organiseringen heraf.

Der skal foretages revision af tjenesternes regnskaber efter fastsatte retningslinier. Hvor der udføres flere typer af ydelser, skal der udarbejdes separate regnskaber for hver ydelse.

Der skal oprettes et system til opkrævning af gebyrer, der skal være i overensstemmelse med Chicago-konventionens artikel 15. Gebyrerne skal pålægges efter regler, der sikrer et retfærdigt og gennemsigtigt opkrævningssystem. Kommissionen skal med hjælp fra medlemsstaterne kontrollere opkrævningen af gebyrer.

Der skal ske indberetning af informationer med henblik på generelt at forbedre luftfartstjenesternes arbejde og arbejdsvilkår. Herunder skal der ske tiltag med henblik på at indpasse ny teknologi.

Endelig indeholder forslaget bestemmelser om fortrolighed, hvorefter nationale tilsynsmyndigheder er forpligtede til ikke at videregive oplysninger vedrørende forretningshemmeligheder.

c) Forslag til forordning om organisering og brug af luftrummet i et Fælles Europæisk Luftrum

Det foreslås, at der etableres en fælles europæisk FIR (Flight Information Region), kaldet EUIR (European Upper Flight Information Region), i det øvre luftrum, der styres efter fælles regler. Dette skal ske gennem harmonisering af luftrumskategorier, fælles styring og organisering af sektorinddelinger, fastsættelse af regler for luftfartsregulering, samt integration af kapacitet i lufthavne.

Det nedre luftrum skal organiseres under hensyntagen til det øvre luftrum, samt miljøet i og omkring lufthavne.

Det civile og militære samarbejde skal forbedres. Dette skal ske i overensstemmelse med Eurocontrol's bestemmelser om fleksibel udnyttelse af luftrummet. De nærmere kriterier herfor skal fastlægges efter komitologi-forskrifts-proceduren.

Endelig skal der ifølge forslaget etableres regler for lufttrafikregulering, baseret på effektivitet og gennemsigtighed.

d) Forslag til forordning om interoperabilitet for så vidt angår et europæisk lufttrafikstyringsnetværk

Med henblik på etableringen af et Fælles Europæisk Luftrum skal der fastsættes regler og krav til udstyr, systemer og relaterede procedurer for så vidt angår lufttrafikstyring. Lufttrafikstyringsnetværket er inddelt i 7 kategorier, der er nærmere beskrevet i forslagets bilag 1.

Forordningen fastlægger rammerne, der skal sikre interoperabilitet mellem medlemsstaternes systemer, lufttrafikstyring samt indførelse og udvikling af ny teknologi.

Der skal indføres obligatoriske krav og retningslinier for alle aktører i udviklingen, brugen og produktionen af lufttrafikstyringssystemer.

De generelle krav vedrørende gnidningsløs lufttrafikstyring, støtte til nye koncepter, sikkerhed, integration af civil og militær styring, miljøbegrænsninger og systemkonstruktionsprincipper, findes i bilag 2, del A.

De specifikke krav vedrørende udstyr og procedurer, der anvendes i luftrumsstyring, lufttrafikregulering, flyvelederkontrol, kommunikationsudstyr og -procedurer (jord til jord, luft til jord, luft til luft), navigationsudstyr og -procedurer, overvågningsudstyr og -procedurer, samt udstyr og procedurer vedrørende aeronautiske og meteorologiske informationer, findes i forslagets bilag 2, del B.

Fra den 1. januar 2003 finder kravene i bilag 2 anvendelse for alle systemer og bestanddele, der tages i brug, fornyes eller forbedres. Fra den 1. januar 2009 skal alle systemer og bestanddele opfylde kravene i bilag 2.

Ifølge forordningen skal Eurocontrol inddrages i norm-processen, idet Eurocontrol besidder den fornødne ekspertise. Endvidere skal også Eurocae (European Organisation for Civil Aviation Equipment) medvirke til at udforme de tekniske standarder, der skal implementeres i Fællesskabet.

For at introducere, forny eller forbedre systemer, der er en del af Fællesskabets lufttrafikstyringssystemer, skal der indhentes en EC-kendelse, der beviser at systemet opfylder de vedtagne krav. Godkendelse skal ske i overensstemmelse med de i bilag 3 og 4 angivne betingelser.

Nationale kontrolmyndigheder skal tage skridt til at forbyde eller tilbagekalde systemer, der ikke opfylder kravene fastsat i medfør af forordningen. Kommissionen skal efterfølgende orienteres herom.

En senere revision af bilagene skal ske efter komitologi-forskrifts-proceduren.

2. Gældende dansk ret

I medfør af Danmarks medlemskab af ICAO og Eurocontrol lever Danmark op til en række internationalt fastsatte standarder. Disse er gennemført (i form af Bestemmelser for Civil Luftfart, BL'er) med hjemmel i luftfartsloven, herunder § 54 om anordning af en flyvesikringstjeneste og §§ 71 og 148 om opkrævning af afgifter for benyttelsen af lufthavne og andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste.

3. høring.

Forslagene har været i høring hos relevante organisationer mv.

Erhvervenes Transportudvalg har meddelt, at man ikke har bemærkninger til forslaget, men bemærker dog, at skabelsen af et Fælles Europæisk Luftrum er en forudsætning for at øge kapaciteten i luftrummet og bevare et højt sikkerhedsniveau.

SAS peger indledningsvis på, at man fuldt ud støtter processen omkring skabelsen af et Fælles Europæisk Luftrum.

SAS anfører, at Skandinavien kan fungere som eksempel på, at det kan lade sig gøre, at flere nationalstater samarbejder om udnyttelsen af luftrummet.

SAS har endvidere meddelt, at det har endnu ikke været muligt at gennemgå forslaget i enkeltheder, men man peger på enkelte punkter i forslagene.

Det er afgørende, at der sker en adskillelse af rollerne som tilsynsmyndighed og tjenesteyder.

I forbindelse med skabelsen af et Fælles Europæisk Luftrum er det nødvendigt med et nært samarbejde mellem myndigheder, tjenesteydere og luftfartsselskaber.

SAS anfører videre, at det er nødvendigt, at Eurocontrol's prissystem moderniseres.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslagene finder direkte anvendelse og har derfor ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Der skønnes ikke umiddelbart at være nogen statsfinansielle konsekvenser.

Med forslagene tilsigtes en bedre udnyttelse af luftrummet, hvilket forventes at have en positiv samfundsøkonomisk effekt, herunder i form af en forbedring af kapacitetssituationen i det europæiske luftrum samt af miljøforholdene, der dog ikke nærmere kan kvantificeres.

5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at det for at sikre en effektiv og sikker lufttransport er påkrævet at handle på fællesskabsplan, idet medlemsstaterne ikke alene vil kunne nå frem til resultatet. Regeringen er enig heri.

6. tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat 5. november 2001 vedrørende rammeforordningen KOM(2001) 123 og supplerende grundnotat af 10. december 2001. Udvalget har endvidere modtaget grundnotat vedrørende de tre tekniske forslag, KOM(2001)564, den 19. november 2001 samt supplerende grundnotat den 10. december 2001.

Økonomi- og Erhvervsministeriet

Dagsordenspunkt 8): Spørgsmål vedrørende forsikringer efter begivenhederne den 11. september 2001

- *Nyt notat.*

1. Baggrund og indhold

I lyset af de store erstatningskrav efter terroraktionerne i USA den 11. september 2001 reducerede genforsikringsselskaberne for flyforsikring med virkning fra natten mellem den 24. og den 25. september 2001 deres dækning for erstatninger for skade på tredjemand fra op til 1.750 mio. USD til 50 mio. USD. Dette ville sandsynligvis have indebåret, at luftfarten ville gå i stå natten mellem den 24. og 25. september, hvis der ikke blev fundet en anden løsning på forsikringsspørgsmålet. Af tidsmæssige grunde var det ikke muligt at opnå en fælles europæisk løsning, men EU's økonomi- og finansministre (ECOFIN) enedes den 22. september om en erklæring med de principper, som medlemslandene burde lægge til grund i deres nationale løsninger af problemet.

Med Akt. 285 af 24. september 2001 fra Folketingets Finansudvalg fik økonomiministeren bemyndigelse til at oprette en statslig flyforsikringsfond til statens indeståelse for flyforsikring ved krig og terrorhandlinger m. v. Ordningen er efterfølgende blevet forlænget hver måned, senest til den 31. marts 2002 som skal være udløbsdatoen for de nationale ordninger, i overensstemmelse med konklusionerne fra ECOFIN mødet den 4. december 2001. Danmark har ført en linje med successive stramninger af vilkårene i overensstemmelse med udviklingen på markedet. Det har været dansk holdning kun at forlænge ordningen med en måned af gangen for at opretholde maksimalt pres på forsikringsbranchen i håb om at branchen atter ville overtage forsikringen af fly og lufthavne m.v.

Økonomiministeriet har notificeret såvel etableringen af ordningen som forlængelserne overfor Kommissionen. Kommissionen har ved skrivelse af 28. december 2001 meddelt, at "anse de anmeldte støtteforanstaltninger for at være i overensstemmelse med EU-traktaten, og at den ikke vil gøre indsigelse mod dem." De seneste forlængelser er ligeledes blevet notificeret.

Der har ifølge det oplyste kun været visse ændringer i markedet for genforsikring af ansvarsforsikring for fly for skader i forhold til tredjepart med baggrund i krig, terrorisme m.v. siden starten af den statslige ordning med en måned fra den 24. oktober 2001. Der er således en sammenslutning (pool) af forsikringsselskaber der udbyder forsikring til fly op til 1 mia. USD til en pris på 3,10 USD pr. passager pr. flyvning. Dækningen fra 50 til 150 mio. USD gælder uanset antallet af uheld, mens

dækningen fra 150 mio til 1 mia. USD er "sumbegrænset", således at summen af de årlige erstatninger ikke kan overstige 1 mia. USD.

Det foreligger oplyst fra forsikringsbranchen, at der nu kan tegnes yderligere forsikring for lufthavne, således at grænsen er flyttet fra 50 mio. USD til 150 mio. svarende til flyselskaberne.

På indeværende tidspunkt er præmien i den statslige ordning for fly sammensat således: 0-50 mio. tegnes i markeder til 1,25 USD, 50- 150 mio. tegnes i markedet til 0,35 USD og laget 150 mio.-1 mia. statsgaranteret til en præmie på 0,35 USD. Dette giver en samlet pris på 1,95 USD pr. passager pr. flyvning.

Spørgsmålet om ansvarsforsikring for flysektoren bliver fortsat behandlet og koordineret i EU-regi og der er sidst afholdt møde i "Aviation Ad-Hoc Group on insurance" den 15. februar 2002. På mødet blev det besluttet at forlænge EU's rammebetingelser til 31. marts 2002 på de allerede gældende vilkår. Kommissionen anførte dog, at det skulle meldes ud til markedsaktørerne, at ordningen ikke fortsætt er udgangen af marts i sin nuværende form. Der afholdes møde i Aviation-gruppen igen den 18. marts 2002. Dagsordenen for dette møde kendes ikke på indeværende tidspunkt. Såfremt der på det pågældende møde fremkommer afgørende nyt, vil der blive fremsendt supplerende notat med orientering herom til Europaudvalget.

På ECOFIN frokosten den 5. marts 2002 blev spørgsmålet om en eventuel forlængelse drøftet. Formanden konkluderede, at beslutningen om at ordningen ophører med udgangen af marts måned står fast, og det var dette signal der burde sendes ud.

Det forventes, at såvel formandskabet som Kommissionen på Transportrådets møde vil orientere om status.

Europa-Parlamentets holdning

Sagen har ikke været behandlet af Europa-Parlamentet.

Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Flysektoren arbejder internationalt, hvorfor sagen berører konkurrenceforholdene i EU, ligesom den kan indeholde statsstøtteaspekter, der er EU's kompetenceområde.

Gældende dansk ret

Folketingets Finansudvalgs Akt 285 af 24. september 2001.

Høring

Der er ikke foretaget høring.

Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Ingen, såfremt der er tale om en kortere forlængelse, der kan holdes indenfor rammerne af Akt 285, idet akten indeholder hjemmel til økonomi- og erhvervsministeren til at forlænge ordningen.

En eventuel ny ordning i enten ICAO eller EU regi skal forelægges Folketingets Finansudvalg, såfremt etableringen af den pågældende ordning medfører særskilte økonomiske konsekvenser for den danske stat.

En eventuel EU-ordning i form af f.eks. en forordning vil skulle forelægges Folketingets Europaudvalg.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Næppe nogen der ligger ud over Akt 285.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere været forelagt på møde i Statsministeriet den 30. november 2001 og for Europaudvalget forud for ECOFIN-mødet den 5. marts 2002. Europaudvalget har den 14. marts fået tilsendt et supplerende notat om, at sagen også er blev haste behandlet på ECOFIN-mødet den 14. marts 2002.

Dagsordenspunkt 9 a) : Generelle spørgsmål vedrørende transit gennem alperne.

Formandskabet har ikke orienteret om indholdet af dagsordenspunktet. Punktet forventes at blive en redegørelse fra formandskabet om transit gennem alperne foranlediget af de aktuelle problemer i forbindelse med kørsel gennem tunnelerne i alperne. Dagsordenspunktet skal ses i sammenhæng med dagsordenspunkt 7b) om økopoint.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 9 b): Forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitzørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807 final.

- Revideret notat.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages efter artikel 251, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Parlamentet.

Transporter gennem Østrig er i henhold til protokol nr. 9 artikel 11 (2) i tiltrædelsesakten for Østrig underlagt et særligt økopoint-system. Formålet med ordningen er at nedbringe det samlede Nox – emissionsniveau fra lastvogne, der kører i transit gennem Østrig med 60 % i perioden 1. januar 1992 – 31. december 2003.

Økopointsystemet finder anvendelse i en overgangsperiode indtil 31. december 2003.

De nærmere bestemmelser i forbindelse med ordningen er fastlagt i Kommissionens forordning (EF) nr. 3298/94 af 21. december 1994.

Ordningen, der omfatter lastbiler over 7,5 tons tilladt totalvægt, indebærer, at der mellem alle medlemsstater af Kommissionen fordeles et vist antal økopoint, der giver ret til transitzørsel gennem Østrig. Det nødvendige antal økopoint afhænger af den forurening, den enkelt lastbil udsender. Antallet af udelte økopoint sænkes løbende i hele overgangsordningens anvendelsesperiode.

I konklusionerne fra mødet i Laeken den 14. og 15. december 2001 anmodede Det Europæiske Råd om, at økopointsystemet midlertidigt forlænges som led i beskyttelse af miljøet i Alperregionen.

Forlængelsen af økopointsystemet skønnes efter forslagens ordlyd at være nødvendig, indtil der vedtages et rammeforslag vedrørende betaling for infrastruktur.

Efter forslaget indføres et økopointsystem i perioden fra 1. januar 2004 – 31. december 2004. Økopointsystemet vil som nu finde anvendelse på lastbiler over 7,5 tons tilladt totalvægt, der transiterer Østrig.

Såfremt der ikke bliver vedtaget et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer forinden, er der i forslaget mulighed for at forlænge økopointsystemet i op til maksimalt yderligere 2 år.

Kommissionen vedtager efter bistand fra et udvalg bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne de nærmere bestemmelser for fremgangsmåderne vedrørende økopointsystemet, fordelingen af økopointene og tekniske spørgsmål.

I henhold til forslagens bilag I fastsættes antallet af økopoint til rådighed til fordeling mellem medlemsstaterne i 2004 til et antal svarende til det antal økopoint, der efter det igangværende økopointsystem er til rådighed i 2003.

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke tilsvarende danske bestemmelser.

Gældende danske bestemmelser påvirkes ikke ved en gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag.

3. Høring

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af den berørte organisation Dansk Transport og Logistik.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder den foreslåede forlængelse af økopoint-ordningen stærkt beklagelig. Økopoint-ordningen har i al væsentlighed bevirket, at de i aftalen opstillede mål om reduktion af støj- og emissionsniveau er nået.

Transportører, der transiterer Østrig råder i dag over meget miljøvenlige eksportvogntog, som i vid udstrækning opfylder de nyeste miljøstandarder.

DTL understreger, at økopointordningen gennem årene har medført en række problemer for europæiske transportører, herunder at antallet af økopoint i perioder har været for lavt, hvorfor knaphedssituationerne især har været til gene for Italiens samhandel med det øvrige EU. DTL frygter, at knaphedssituationen med Kommissionens forslag fortsætter i 2004, hvilket DTL finder er urimeligt henset til, at transportbranchens omfattende miljøinvesteringer har været en afgørende årsag til, at de opstillede mål for nedbringelse af støj- og emissionsniveau er nået. Samtidig findes en fortsættelse af et system, der kvantitativt begrænser adgangen til at udføre transporter, uforeneligt med intentionerne i EU-samarbejdet. DTL peger på, at økopointordningen bidrager til at fastlåse samhandelsniveauet mellem Syd- og Nordeuropa, hvilket ligeledes strider mod EU's Indre Marked.

DTL anbefaler, at økopointordningen udløber ved udgangen af 2003 og at der i stedet indføres en ordning, hvorefter alene EURO-2 og Euro-3 biler i 2004 og 2005 tillades transitering af Østrig. Fra 2006 vil alene EURO-3 biler kunne transitere Østrig. På denne måde sikres en fortsat nedsættelse af emissionspåvirkningen samtidig med, at der opnås en kraftig administrativ forenkling af transittrafikken.

Såfremt Østrig kobler fortsættelsen af økopointordningen sammen med udvidelse af EU, finder DTL imidlertid, at hensynet til udvidelsen vejer tungest, og en fortsættelse af økopointsystemet må i så tilfælde accepteres, idet DTL dog fastholder, at 108%-reglen skal afskaffes som forudsat i forslaget.

Endvidere anbefaler DTL, at en kommende model for en mere lempelig aftrapning af de årlige kontingenter bør afstemmes således, at den hidtidigt gældende 60% -regel kan overholdes. DTL opfordrer tillige til, at økopointordningen juridiske og tekniske problemer løses, og til at Østrig fastholdes i forpligtelsen til at forbedre den eksisterende jernbanetransport gennem Østrig.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag har ingen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag skønnes at have negative samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark, idet danske transportørers adgang til at transitere Østrig kan blive begrænset i op til 3 år mere.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen nævner ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet i forbindelse med forslaget.

Forslag har udspring i en aftale mellem Fællesskabet og Østrig og en forlængelse af ordningen vil derfor skulle gennemføres på fællesskabsniveau.

7. Tidligere forelæggelser i Europa-udvalget

Der henvises til grundnotat i sagen af 22. januar 2002 og supplerende grundnotat af 18. februar 2002.

Dagsordenspunkt 10) : (Danmarks Statistik) Forslag til forordning om statistik over jernbanetransport. KOM (2000) 798.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold.

Forslaget er fremsag under henvisning til Traktatens artikel 285 om fællesskabsstatistikker, og skal vedtages efter art. 251, fælles beslutningsprocedure.

Formålet med forordningen er at bibringe brugere af jernbanestatistik på fællesskabsplan og medlemsplan en ensartet, sammenlignelig og dækkende statistik over både passager- og godstransport med jernbane, herunder opgørelser over ulykker og farligt gods. Forslaget tager højde for et i stigende grad dereguleret og liberaliseret marked på jernbaneområdet og sikrer en mere dækkende beskrivelse af jernbanetrafikken.

Forslaget omfatter en række detaljerede statistiske tabeller over gods- og passagertransport med jernbane inden for og mellem hvert medlemsland. Passagertransport og ulykkesstatistik er indføjet som nye statistikområder på fællesskabsniveau.

Med forslaget sidestilles de (tidligere) statslige jernbaneoperatører (i Danmark DSB) med alle andre jernbaneoperatører. For at sikre, at statistikken er dækkende, skal der indhentes oplysninger fra hver enkelt jernbanevirksomhed.

Forslaget rummer mulighed for, at mindre jernbanevirksomheder målt efter præsteret transportarbejde (personkm eller tonkm) kan nøjes med en yderst forenklet, årlig indberetning.

Den foreslåede forordning afløser Rådets direktiv nr. 80/1177 om statistik over jernbanetransport.

Europa-Parlamentet har afgivet betænkning d. 11. juni 2001. Europa-Parlamentet har fremsat 5 ændringsforslag, hvoraf de 3 er indarbejdet i forordningsforslaget, 1 kan drøftes ved implementeringen og 1 kan tilfredsstilles med anvendelse af eksisterende midler.

2. Høring

Danmarks Statistik har hørt følgende parter vedrørende forslaget: DSB, DSB Gods, Privatbanernes Fællesorganisation og Privatbanen Sønderjylland.

Ingen af de hørte har haft bemærkninger til forslaget.

3. Gældende dansk ret.

Danmarks Statistik indsamler i dag statistik over jernbanetransporten, med hjemmel i lov om Danmarks Statistik (lov nr. 295 af 2. maj 2000).

4. Lovgivnings- og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget medfører ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. Forordningen gennemføres i Danmark ved, at Danmarks Statistik indsamler data fra jernbaneoperatører og Banestyrelsen.

Danmarks Statistik vil som statistikansvarlig myndighed blive påført et begrænset ekstra ressourcekrav til etablering af nye procedurer og til øgede driftsomkostninger ved udarbejdelse af statistikken. Etableringsudgifterne anslås til ¼ million kr., og driftsudgifter skønnes at udgøre ¼ million kr. årligt.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget vurderes ikke at have nogen væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen anfører, at fællesskabslovgivning er bedre end tilsvarende national, hvis målet er ensartede, sammenlignelige og pålidelige statistiske data på fællesskabsplan. Målet kan ifølge Kommissionens vurdering, opnås med et ubetydeligt merarbejde fra de implicerede virksomheders side. Til gengæld opnås et bedre overblik over jernbanetrafikken nationalt og internationalt, og operatørerne får bedre mulighed for at sammenholde udviklingen i deres præstationer med markedsudviklingen.

Det vurderes, at nærhedsprincippet holdes i hævd, da kvaliteten af den hidtidige fælles statistik på jernbaneområdet har været mangelfuld på passagertransportområdet og præget af uens definitioner. Det vurderes endvidere, at målene i forslaget er harmoniske med de midler, der anvendes, idet der henvises til Kommissionens vurdering af arbejdsbyrden for de implicerede virksomheder og de fordele, forslaget forventes at medføre for myndigheder og andre aktører på markedet.

7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat af 10. maj 2001.

Dagsordenspunkt 11): forslag til EU's anden jernbanepakke Kom(2002) 21-25

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag til jernbanepakke er modtaget i Rådssekretariatet den 25. januar 2002 og består af en meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet, Mod et integreret europæisk jernbanesystem, og følgende 5 forslag:

1. Forslag til direktiv om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (KOM(2002) 21).
2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det europæiske jernbanesystem (KOM(2002) 22).
3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (KOM(2002) 23).
4. Henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om vilkårene for Fællesskabets tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980 som ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999 (KOM(2002) 24).
5. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (KOM(2002) 25).

I det følgende gennemgås de enkelte forslag i hovedtræk. For en mere udførlig gennemgang henvises til grundnotaterne vedrørende de enkelte forslag, jf. pkt. 7.

1.1. Forslag til direktiv om jernbanesikkerhed m.v. (KOM (2002) 21)

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, særligt artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Forslaget har til formål at forbedre jernbanesikkerheden i EU. Det søges bl.a. opnået gennem:

1. En harmonisering af indholdet af sikkerhedsforskrifter - herunder opstilling af fælles sikkerhedsmål og -metoder - og opstilling af fælles regler for sikkerhedsledelse og [fastlæggelse af aktørernes respektive ansvar](#).
- Et bidrag til fjernelse af de resterende hindringer for en yderligere åbning af markedet gennem reviderede regler for sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder.
- Sikring af gennemsigtighed og adgang til information om sikkerhed gennem opstilling af klare rettigheder og pligter mellem aktørerne om information og sagsbehandling.
- Fastlæggelse og regler for undersøgelse af alvorlige ulykker og hændelser indenfor nye fastlagte ensartede organisatoriske rammer.

Forslaget er indebærer en gradvis harmonisering af sikkerhedsområdet og supplerer de gældende regler for et integreret europæisk jernbanesystem.

1.2. Forslag til direktiv om interoperabilitet (KOM(2002) 22)

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Formålet med forslaget er at foretage en harmonisering af interoperabilitetsdirektivet for højhastighedstog og direktivet vedrørende interoperabilitet for konventionelle baner. Således er der foreslået en række ændringer for at opnå denne harmonisering.

De foreslåede ændringer af højhastighedsdirektivet er blandt andet:

1. At omlægnings- og fornyelsesarbejder omfattes af kravene om interoperabilitet i lighed med nyanlæg, som allerede er omfattet.
2. Der indsættes et nyt stykke i artikel 1 for at tage hensyn til erfaringerne fra udviklingen af TSP'erne på højhastighedsområdet for så vidt angår sammenhængen mellem på den ene side de væsentlige krav i direktivet og TSP'erne og på den anden side de europæiske standarder eller dele af standarder, der nødvendigvis må gøres obligatoriske for at opfylde direktivets formål og de harmoniserede standarder, der udvikles efter den nye metode for teknisk harmonisering.

3. Der lægges vægt på at der tages hensyn til brugernes og arbejdsmarkedets parters mening om TSI-udkastene.
4. Der er indsat en bestemmelse, hvorefter medlemsstaterne skal give alt rullende materiel i brug en identifikationskode. Det registreres derefter i et nationalt register. De nationale registre skal kunne konsulteres af alle medlemsstaterne og af visse økonomiske aktører i EU. De skal være konsistente med hensyn til dataenes format. Der skal derfor fastsættes fælles, funktionelle og tekniske specifikationer for disse registre.
5. En fuldstændige åbning af jernbanenettet for internationale godstjenester som i henhold til direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om udvikling af Fællesskabets jernbaner skal være gennemført i 2008 forudsætter, at der er interoperabilitet på hele nettet.

De foreslåede ændringer af interoperabilitetsdirektivet for konventionelle strækninger indeholder blandt andet:

1. Visse definitioner i direktivet for konventionelle tog skal relaterer sig til det seneste arbejde med henblik på vedtagelse af TSI'er på højhastighedsområdet. Det er vigtigt, at samme begreb defineres identisk på de to områder (højhastighedstog og konventionelle tog).
2. Det skal være det foreslåede europæiske jernbaneagentur, der skal have til opgave i givet fald at udvikle nye TSI'er og revidere allerede vedtagne TSI'er, jf. Kommissionens forslag herom (KOM(2002)23).

1.3. Forslag til forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (KOM(2002) 23)

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Formålet med forslaget er at oprette et europæisk jernbaneagentur for sikkerhed og interoperabilitet. Ifølge forslaget vil agenturet have en bestyrelse, der udpeges af Kommissionen og Rådet, mens den daglige ledelse varetages af en administrerende direktør. Agenturet vil skulle have ca. 100 ansatte. Agenturets budget forventes at være på 14,5 mio. euro (ca. 109 mio. kr.) årligt.

Agenturet vil få til opgave at fremkomme med udtalelser og anbefalinger inden for jernbanesikkerhed og interoperabilitet for at opnå en harmonisering med henblik på at skabe forudsætningerne for en reel markedsåbning for jernbanegodstransport.

1.4. Henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om vilkårene for Fællesskabets tiltrædelse af COTIF (KOM(2002) 24)

Kommissionen har gennem vedtagelse af en række direktiver fået tillagt kompetence på en række områder, som er omfattet af Konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 (COTIF 80), som er ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999 (COTIF 99). Vilnius-protokollen er nu ved at blive ratificeret i medlemsstaterne.

Fællesskabet ønsker nu at tiltræde COTIF for at det kunne udøve sine beføjelser. Fællesskabet vil derfor tiltræde COTIF 99 samtidig med, at medlemsstaterne ratificere konventionen. Kommissionen ønsker derfor et forhandlingsmandat, idet Fællesskabets betingelser for medlemskab, ifølge COTIF 99, skal forhandles og fastlægges i en aftale.

Kommissionens foreslår, at den får følgende mandat til at forhandle en sådan aftale:

1. Fællesskabet skal råde over det samme antal stemmer som dets medlemsstater på de områder, hvor Fællesskabet har kompetencen.
2. Erklære - som det er muligt ifølge COTIF 99 - at fællesskabet ikke agter at anvende bestemte dele af konventionen om tekniske standarder og godkendelse af jernbanemateriel, samt at andre undtagelser senere kan komme på tale.
3. Præcisere – i overensstemmelse med COTIF 99 – at fællesskabslovgivningen for medlemsstaterne har forrang for COTIF 99.

1.5. Forslag til direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (KOM(2002) 25)

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juni 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner blev jernbanemarkedet inden for EU åbnet for internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder og for jernbanevirksomheder, der udfører international kombineret transport. Dette direktiv blev ændret ved direktiv 2001/12/EF, hvorved der etableredes

adgangsrettigheder til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet og senest fra 2008 til hele det europæiske jernbanenet for international godstransport.

Forslaget indebærer en yderligere markedsåbning, idet det fastsætter, at alle jernbanevirksomheder, som har hjemsted og licens i EU, får adgang til jernbanenet for nationale og internationale jernbanegodstransporter med virkning fra direktivets gennemførelsesdato. Tanken om begrænset adgang til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet for internationale jernbanegodstransporter, som var en overgangsordning frem til senest 2008, opgives hermed. I forslaget slettes derfor alle henvisninger til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet.

2. Gældende dansk ret

- Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 967 af 8. november 2001.
- Lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v., som ændret ved lov nr. 1120 af 29. december 1999.
- Lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.
- Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder.
- Bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til infrastrukturforvaltere.
- Bekendtgørelse nr. 1169 af 29. december 1999 om undersøgelser af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane.
- Bekendtgørelse nr. 181 af 25. marts 1999 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog
- Bekendtgørelse nr. 1186 af 15. december 2000 om tildeling af jernbaneinfrastruktur (kanaler).

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Danmarks Transportforskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, DSB, Erhvervenes Transportudvalg, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Privathavne, Fælleskontoret for Privatbanerne, HK/Stat , Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, Jernbanearbejdernes Fagforening, Kombi Dan A/S, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, Railion Denmark A/S, Sammenslutningen af Danske Havne, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Sund og Bælt Holding A/S, TraXion A/S, Ørestadsselskabet I/S og Øresundsbrokonsortiet.

Høringssvarene er ikke modtaget på nuværende tidspunkt.

4. Lovgivningsmæssige- og statsfinansielle konsekvenser

Forslagene vurderes at indebære en række præciseringer, uddybninger og ændringer af den gældende danske lovgivning, men ændringerne vil hovedsagelig være af mere teknisk karakter.

Hvad angår forslaget om markedsåbning skal det særligt nævnes, at gennemførelsen ikke vurderes at kræve lovændringer, såfremt en åbning af privatbanernes net kan forhandles med privatbanerne. Hvis ikke en markedsåbning frivilligt kan aftales, kan der blive tale om ekspropriation i forhold til privatbanernes eneret.

Ifølge jernbanepakken, skal der udføres flere opgaver af bl.a. Jernbanetilsynet end tilfældet er i dag. Der skønnes derfor at være behov for tilførsel af ressourcer hertil. Oprettelse af foreslåede uafhængige permanente undersøgelsesorgan vil dette medføre yderligere omkostninger. Forslagets tiltag vil endvidere betyde investeringer i infrastrukturen med henblik på harmonisering af interoperabilitet i jernbanesystemet, og skønnes derfor at kunne have væsentlige statsfinansielle konsekvenser. En konkret vurdering af omfanget kan ført foretages, når TSI'erne er fastsat.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Formålet med den samlede jernbanepakke er at bidrage til en reel markedsåbning på jernbaneområdet. Den påtænkte markedsåbning vurderes at kunne medføre stigende konkurrence inden for jernbaneerhvervet, hvilket formentligt vil komme brugere og forbrugere til gode.

Forslaget til sikkerhedsdirektiv har til formål at forbedre jernbanesikkerheden i EU, og kan således forventes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser i form af øget sikkerhed inden for jernbanetransport.

Interoperabilitet bidrager til at forbedre såvel de store industrivirksomheders som de små og mellemstore industrivirksomheders konkurrenceevne både inden for EU og på verdensmarkederne. Interoperabilitet vil navnlig medvirke til at åbne markederne, hvilket vil give virksomhederne mulighed for i højere grad at specialisere sig i produktionsleddet og etablere forretningsmæssige forbindelser med flere forskellige producenter, hvor de i dag oftest kun har forbindelse med en enkelt.

6. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

Kommissionen anfører vedrørende forslaget til direktiv om jernbanesikkerhed, at det i traktaten er fastsat, at der skal gennemføres en fælles transportpolitik, som bl.a. giver EF mulighed for at fastlægge fælles regler for international transport til og fra en medlemsstats område og foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden. EF-regler om jernbanesikkerheden vil berøre alle medlemsstater og er en nødvendig forudsætning for gennemførelsen af den fælles transportpolitik og etableringen af et indre marked for jernbanetransporttjenester.

Endvidere påpeger Kommissionen, at medlemsstaterne er ikke i stand til at harmonisere lovgivningsgrundlaget på sikkerhedsområdet, fastsætte fælles principper for jernbanesikkerheden og opstille fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder. Det kan kun opnås ved en EF-indsats.

Kommissionen anfører vedrørende forslaget til direktiv om interoperabilitet, at tilvejebringelsen af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne.

Endvidere anfører Kommissionen at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet forslaget ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå målet om interoperabilitet.

Kommissionen anfører vedrørende forslaget til forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet, idet oprettelsen af et specialiseret organ, der kan finde frem til fælles løsninger på problemer vedrørende jernbanesikkerhed og interoperabilitet ikke kan udføres af medlemsstaterne alene.

Kommissionen nævner ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet i forbindelse med henstillingen med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om vilkårene for Fællesskabets tiltrædelse til COTIF. Det er regeringens vurdering, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, at Fællesskabet tiltræder Vilnius-protokollen (COTIF 99), idet Fællesskabet gennem vedtagelsen af en række direktiver i de seneste år er tillagt kompetence på de områder, som konventionen dækker.

Kommissionen anfører vedrørende forslaget til direktiv om ændring af direktiv 91/440 om udvikling af Fællesskabets jernbaner, at forslaget sigter mod at tilvejebringe regelværket for en fuldstændig gennemførelse af et integreret europæisk marked for jernbanegodstransporter i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 14 og 80. I de fleste medlemsstater er banegodstransportmarkederne stadig lukkede, medens der i nogle medlemsstater allerede har fundet en markedsåbning sted. Der er derfor behov for at harmonisere det regelværk, som dækker adgangen til jernbanenettet, på fællesskabsniveau med henblik på at fremme udviklingen af gnidningsløs banegodstransport mellem og i medlemsstaterne.

Regeringen er enig i det af Kommissionen anførte vedrørende de enkelte forslag.

7. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget

Der henvises til de tidligere fremsendte grundnotater af 27. februar 2002 vedrørende de enkelte forslag, jf. Europaudvalgets bilag alm. del – bilag 394, 395, 397, 398 og 399.