

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Bilag

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EUK

7. april 2005

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 15. april 2005 – rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 21. april 2005 – vedlægges Transport- og Energiministeriets samlenotat vedrørende de punkter, der forventes optaget på dagsordenen.

Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 21. april 2005Samlenotat:

Dagsordenspunkt 1: Forslag til ændring af direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (Eurovignetten), KOM(2003) 448.....	3
Dagsordenspunkt 2a: Forslag til forordning om kompensation for manglende opfyldelse af kvalitetsbetingelser i kontrakter om jernbanegodsbefordring, KOM(2004) 144. ....	13
Dagsordenspunkt 2b: Forslag til forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international togtrafik, KOM(2004) 143. ....	21
Dagsordenspunkt 3: Forslag til forordning om etablering af det andet 'Marco Polo' program om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer, KOM(2004)478. ....	25
Dagsordenspunkt 4: Forslag til forordning om gennemførelse af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af det europæiske program for satellitbaseret radionavigation, KOM(2004) 477 .....	32
Dagsordenspunkt 5: Eksterne forbindelser i luftfartssektoren. ....	38
Dagsordenspunkt 6a: Forslag til forordning om information af flypassagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet og om udveksling af information om flyvesikkerhed mellem medlemsstater, KOM(2005) 48.....	41
Dagsordenspunkt 6b: Forslag til forordning om rettigheder for personer med nedsat mobilitet i forbindelse med flyrejser, KOM(2005) 47.....	46
Dagsordenspunkt 7: Eventuelt: Sovebusser .....	53

## Dagsordenspunkt 1: Forslag til ændring af direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (Eurovignetten), KOM(2003) 448

*Revideret notat.*

*Resumé.*

*Forslaget har til hensigt at harmonisere betingelserne for opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter med tilknytning til benyttelse af infrastruktur for at sikre fair konkurrence mellem transportoperatørerne. Forslaget gælder for det trans-europæiske net og for lastbiler over 12 tons, og fastsætter regler for tidsrelaterede brugsafgifter (dag, uge, måned, år) og strækningsrelaterede vejafgifter.*

### 1. Baggrund og indhold

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

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

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

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

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

Kommissionen ønsker endelig med forslaget at give medlemsstaterne bedre muligheder for at bruge vejafgifter til at tilskynde brugerne til at benytte mindre overbelastede vejnet, samt renere og sikrere transportmidler, og til at

anspore transportvirksomhederne til at udnytte lasteevnen bedst muligt og befragterne til at tilpasse deres logistikkæder.

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

Forslaget gælder for lastbiler på 12 tons og derover, der anvender motorveje. Det er frivilligt for medlemsstaterne om de vil lade alle godskøretøjer over 3,5 tons (eller et vogntog, hvis totalvægt er på over 3,5 tons) være omfattet.

Det vejnet, som afgifterne finder anvendelse på, er det transeuropæiske vejnet, som p.t. består af 60.000 km motorveje og landeveje af høj standard inden for EU's område. Det foreslås endvidere, at medlemsstaterne i visse tilfælde, hvor en landevej eller hovedvej løber nogle få kilometer fra en motorvej, kan udvide anvendelsesområdet til også at omfatte disse parallelle ruter (konkurrerende ruter). Hvorvidt sådanne foranstaltninger står i et rimeligt forhold til målet vil blive vurderet af Kommissionen i hvert enkelt tilfælde.

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

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

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

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

For vejafgifter gælder, at de ifølge forslaget skal afspejle omkostninger til anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturnettet, herunder omkostninger til at mindske støjgener og betalinger for miljøbelastninger, som f.eks. jordforurening. Herudover bør de direkte og indirekte omkostninger ved ulykker, som ikke dækkes af forsikringsordninger, medregnes. For at sikre en harmoniseret anvendelse af vejafgiftssystemerne

indeholder forslaget et bilag med en fælles metode til beregning af forskellige omkostningslementer. De omkostningsskøn og data, der i bilaget er benyttet for ulykkesomkostninger, er vejledende. I dag skal vejafgifter stå i forhold til omkostninger til anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling af det pågældende infrastrukturnet.

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

I Kommissionens forslag er indregningen af anlægsomkostninger begrænset til kun at omfatte ny infrastruktur, det vil sige infrastrukturarbejder, der vil blive udført i fremtiden, eller infrastruktur som ikke er blevet færdiggjort før 30 år før direktivets ikrafttræden.

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

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

Herudover tillader det seneste kompromisforslag en forhøjelse af vejbenyttelsesafgiften med 25% i bjergområder (som f.eks. Alpeområdet) og 10% i bymæssige områder efter en høring af Kommissionen.

Kommissionen foreslog oprindeligt en ”øremærket” anvendelse af det indkomne provenu, således at dette bør anvendes til vedligeholdelse af den berørte infrastruktur og til gavn for transportsektoren som helhed, idet der drages omsorg for at sikre en afbalanceret udvikling af transportnettene. I formandskabets seneste kompromisforslag støtter man sig til Europa-Parlamentets første læsning, hvor medlemsstaterne selv skal kunne bestemme, hvad provenuet fra kørselsafgifter skal bruges til, men at det bør bruges til fordel for forbedringer i transportsektoren.

Europa-Parlamentet har den 20. april 2004 foretaget sin første læsning. Europa-Parlamentet har fremsat en lang række ændringsforslag, hvor følgende kan fremhæves:

Europa-Parlamentet forslår bl.a. at medlemsstaterne selv skal kunne bestemme, hvad provenuet fra kørselsafgifter skal bruges til, men at det bør bruges til fordel for forbedringer i transportsektoren. Endvidere foreslås, at direktivet ikke skal underminere rettigheder, der udløber af eksisterende

koncessioner. For så vidt angår Kommissionens oprindelige forslag om en uafhængig infrastrukturovervågningsmyndighed, mener Europa-Parlamentet, at medlemsstaterne ikke skal være forpligtede til at udpege en sådan, og foreslå at dette udgår af direktivet.

## 2. Høring

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

Amtsrådsforeningen, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Danske Speditører, HK Service, SID, Forbrugerrådet, International Transport Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Arbejdsgiverforening, Landsorganisationen i Danmark, Kommunernes Landsforening, De Danske Bilimportører, FDM, Dansk Industri, Det Danske Handelskammer, Håndværksrådet, Sund og Bælt, Øresundsbro Konsortiet og DSB.

Af høringssvarene fremgår følgende:

### Dansk Transport og Logistik (DTL)

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

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

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

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

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

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

Det er endvidere DTL's holdning, at:

- indførelse af vejafgifter ikke må begrænse den frie bevægelighed for varer og at afgiftsniveauer bør fastlægges på grundlag af fælles og gennemskuelige metoder
- afgiftsprovenuet bør anvendes til forbedringer af vejinfrastrukturen (anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling) og til reduktion af trafikstøj og ulykker på den pågældende infrastruktur
- krydssubsidiering principielt ikke er acceptabel – og at der i tilfælde af krydssubsidiering skal være fuld gennemskuelighed. DTL er dog tilfreds med, at krydssubsidieringen i forslaget i et vist omfang begrænses, idet der i visse særligt følsomme områder højest kan opkræves en afgift, der er 25 % højere end omkostningerne.
- Begrebet ”følsomme områder” bør defineres bedre.
- afgifter bør kunne differentieres på særlige strækninger, og evt. på særlige tidspunkter. Differentieringen må dog ikke øge den samlede afgiftsbelastning og må ikke forringe danske transportørers konkurrencebetingelser, som følge af Danmarks geografiske placering som randstat.
- eventuelle rabatter afvejes i forhold til de principielle afgiftsovervejelser og hviler på gennemsigtighed og offentlighed
- ved anvendelsen af elektroniske vejafgiftssystemer må lejlighedsvis brugere af vejnettet ikke stilles ringere end andre, og der bør være fuld kompatibilitet mellem forskellige teknologier og opkrævningssystemer
- med hensyn til beregning af afgifternes størrelse er rammen løs, idet det fortsat vil være op til de enkelte lande i vidt omfang selv at fastlægge afgiftsniveauet og compensationer
- der er uklarhed om, hvilke veje der skal, og hvilke der kan omfattes
- det bør afklares, hvilken betydning forslaget får for afgiftsniveauet på de eksisterende betalingsmotorveje, men også for Storebæltsbroen, Øresundsbroen og en kommende Femer Bælt forbindelse

- differentiering af de mere uklare omkostninger (skader på veje, EURO-emissionsklasse, tidspunkt på dagen og overbelastningsniveauet, miljømæssige følsomhed, befolkningstætheden og ulykkesrisikoen) også beregnes efter fælles metoder for at sikre gennemsigtighed (det står ikke klart, i hvilket omfang medlemsstaternes metode for differentiering skal godkendes af Kommissionen)
- DTL er tilfreds med, at det i forslaget præciseres, at tilgængeligheden for alle transportører af OBU'er (On Board Units) er en nødvendig forudsætning for at indføre et automatisk opkrævningssystem
- internationale transportørers hverdag er allerede præget af, at de skal kunne håndtere en lang række forskellige og ikke-kompatible afgiftssystemer for at benytte de europæiske veje. Hertil kommer systemer til opkrævning af city-, bro og tunnelafgifter i Europa.

### Dansk Industri (DI)

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

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

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

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

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

DI mener, at det er en klar ulempe for erhvervslivet, hvis den foreslåede afstandsbase af afgift kommer i anvendelse frem for en fast afgift, som



tilfældet er i dag med vignetordningen. Endvidere påpeger DI, at logistikomkostningerne allerede i dag er væsentligt højere i EU end eksempelvis i USA, hvorfor de vender sig mod yderligere omkostningsforøgelser.

#### Sund & Bælt Holding A/S (SB)

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

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

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

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

beregningsmetode til klassificering af køretøjer afventer arbejde med forslaget om automatiske bompengesystemer.

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

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

### Øresundsbro Konsortiet (ØB)

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

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

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

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

### **3. Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Området er i dag reguleret ved lov om afgift af vejbenyttelse (Lovbekendtgørelse nr. 246 af 01/04/2003).

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

Direktivforslaget vil i dets nuværende form ikke have lovgivningsmæssige konsekvenser.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og øvrige konsekvenser**

Forslaget skønnes ikke at ville få væsentlige statsfinansielle konsekvenser, idet der synes at være enighed om at forslaget kun omfatter godskøretøjer på 12 tons eller derover.

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

En forbedret fælles ramme for infrastrukturafgifter kan skabe større ensartethed mellem landenes infrastrukturafgiftssystemer for tunge køretøjer. Det kan give mulighed for mere lige konkurrencevilkår på det indre marked for transporttydelser, hvilket vil være en fordel for Danmark.

#### **5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen udtaler, at målet om harmonisering af betingelserne for opkrævning af vejafgifter til brug af infrastruktur ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan på grund af den europæiske dimension og af hensyn til det indre marked bedre gennemføres på fællesskabsplan. Kommissionen udtaler endvidere at direktivet, i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

I modsætning til Kommissionens oprindelige forslag bliver det i det seneste kompromisforslag slået fast, at det er op til medlemsstaterne selv at bestemme, hvordan et eventuel provenu skal anvendes. På den baggrund er det regeringens opfattelse af forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

Det er endvidere regeringens opfattelse af forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Vejgodstransporten er i vid udstrækning international og omfattet af det indre marked, og en harmonisering af betingelserne for opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter derfor bedre kan opnås på fællesskabsplan. Forslaget afgrænses endvidere til at vedrøre det trans-europæiske vejnet.

## **6. Forhandlingssituationen.**

Forslaget er sat på dagsordenen med henblik på politisk enighed og der er således mulighed for, at der skal stemmes. Forslaget har været på dagsordener for flere rådsmøder uden at det er lykket at nå til enighed, og det er derfor endnu uklart om det lykkes på det kommende rådsmøde.

Især Tyskland og Frankrig har under de seneste drøftelser i Rådet haft problemer med forslaget. Tyskland har haft et ønske om at anlægsudgifter op til 30 år tilbage i tiden skal kunne medregnes i afgiftsgrundlaget. Frankrig har ønsket særlige regler for koncessioner. Men også flere lande har haft større eller mindre problemer med forslaget, herunder beregningsgrundlaget for afgifter og mark-up'en.

Danmark har under forhandlinger bl.a. påpeget behovet for muligheden for at kunne give rabatter til storkunder på de faste forbindelser. Endvidere har man fra dansk side især talt imod Kommissionen oprindelige forslag om en obligatorisk øremærkning af provenuet fra vejbenyttelsesafgifter til transportsektoren, og på linie med Europa-Parlamentet foreslået, at medlemsstaterne selv skal bestemme anvendelsen af et eventuelt provenu. Begge dele synes imødekommet.

## **7. Dansk holdning.**

Danmark går ind for at forbedre en fælles ramme for infrastrukturafgifter, således at der er mulighed for at skabe større ensartethed mellem landenes infrastrukturafgiftssystemer for tunge køretøjer.

For Danmark er det vigtigt, at direktivet får en sådan udformning, at der fortsat kan sikres lige konkurrencevilkår på markedet for vejgodstransport i EU.

Fra dansk side finder man endvidere, at der bør være op til medlemslandene at bestemme, hvad et eventuelt provenu fra vejbenyttelsesafgifter skal bruges til.

Endeligt er det fra dansk side vigtigt, at forslaget ikke griber væsentligt ind i mulighederne for at finansiere de faste forbindelser, herunder spørgsmålet om rabatter til storkunder.

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

Sagen har været forelagt for Folketingets Europaudvalg med henblik på forhandlingsoplæg den 3. marts 2004, samt den 3. oktober 2003, 28. november 2003, 4. juni 2004 og den 1. oktober 2004 til orientering.

## **Dagsordenspunkt 2a: Forslag til forordning om kompensation for manglende opfyldelse af kvalitetsbetingelser i kontrakter om jernbanegodsbefordring, KOM(2004) 144.**

*Nyt notat.*

*Resumé:*

*Kommissionen foreslår en harmonisering af kontraktlige betingelser vedrørende blandt andet kompensation for tabt gods, for beskadiget gods, for forsinkelser, herunder for manglende information om forsinkelser og for følgeskader, såvel som en tilpasning af erstatningsniveauerne.*

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

Forslaget til forordningen er modtaget i Rådssekretariatet den 5. marts 2004. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurene i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

EU-Kommissionens undersøgelser har vist at dårlig kvalitet på serviceområdet i jernbanesektoren medfører tab for virksomhederne, såsom tabte indtægter, manglende effektivitet i anvendelse af medarbejdere og ressourcer, såvel som øgede kompensationskrav fra kundernes side.

Forliget den 16. marts 2004 mellem Rådet og Europa Parlamentet om Europa Kommissionens forslag til EU's 2. jernbanepakke medfører en ændring af direktivet 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Medlemsstaterne forpligtes således til at åbne deres jernbanenet for godstransport senest den 1. januar 2006 og for cabotagekørsel - som er godstransport på samme betingelser som nationale jernbanevirksomheder – senest den 1. januar 2007.

Det nuværende system for kompensationer for kunder til international jernbanegodstransport området er reguleret i CIM-annekset til konventionen af 9. maj 1980 om international jernbanebefordring (COTIF).

Den foreslåede forordning skal, under hensyntagen til principperne fastsat i CIM-annekset, såvel som den seneste ændring af direktiv 91/440/EØF være med til at skabe rammerne for en forbedring af kvaliteten af jernbanegodstransporten både nationalt og internationalt og derved fremme konkurrencen og produktiviteten i denne del af jernbanesektoren.

De grundlæggende parametre forslaget berører er afgrænsning af ansvarsområder, kvalitetskriterier relateret til godstransport på jernbane, kompensationsniveauer, kvalitetsovervågningssystemer, ansvarsbegrænsninger og jernbaneinfrastrukturforvalternes ansvar.

Kvalitetskriterierne forventes indført i form af klausuler, der skal indgå i enhver befordringskontrakt for derved at skabe et ensartet system af befordringsbetingelser. Kvalitetskriterierne angiver derved en form for ramme, som kontrakterne skal udformes efter.

Kompensationsniveauerne, hvilket vil sige erstatningerne, ved manglende overholdelse af de kontraktlige betingelser vedrører blandt andet kompensation for tabt gods, for beskadiget gods, for forsinkelser, herunder for manglende information om forsinkelser og for følgeskader.

I forslaget lægges der således op til at erstatningssatserne fastsættes f.eks. således at erstatningen for bortkommet og beskadiget gods tredobles i forhold til reguleringen i CIM-annekset.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **2. Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Forslaget omfatter følgende danske love mv.:

- Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. Lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003 af lov om jernbanevirksomhed m.v.
- Lov om jernbanesikkerhed m.v., jf. Lovbekendtgørelse nr. 667 af 08. august 2002 om jernbanesikkerhed m.v., med senere ændringer
- Lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, jf. Lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne
- Bekendtgørelse nr. 71 af 18. september 1985 om konventionen af 9. maj 1980 om international jernbanebefordring (COTIF) ,med dertil knyttede akter
- Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder
- Bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere
- Bekendtgørelse nr. 1194 af 18. december 2003 om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Forslaget vil dog medføre ændring af Lov om jernbanevirksomhed m.v., Lov om jernbanesikkerhed m.v., Lov om amtskommunernes

overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder, bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere og bekendtgørelsen om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning.

For så vidt angår bekendtgørelsen om international jernbanebefordring (COTIF) vil der allerede skulle foretages en ændring af bekendtgørelsen i forbindelse med Danmarks ratifikation af Vilnius protokollen fra 1999, der er seneste ændring til COTIF traktaten.

### 3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Danmarks Transport Forskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Kombi Dan A/S, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Railion Denmark A/S, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel.

Følgende har bemærkninger til forslaget:

*Railion Denmark A/S* er principielt for, at der indbygges compensation i transportaftaler, hvor dette er relevant. Visse af selskabets aftaler indeholder allerede i dag sådanne elementer. Men spørgsmålet om compensation skal være en del af den kommercielle kontrakt og ikke et lovgivningsanliggende.

Bødestørrelser på op til 25 % af transportprisen er urealistiske og ikke set for andre transportformer. F.eks. er det en seksdobling af, hvad der findes for landevejstransport og andre referencerammer.

Jernbanegodsvirksomhederne udsættes ofte for forhold, som påvirker kvaliteten, men som jernbanegodsvirksomheden ikke selv har indflydelse på, f.eks. dårlig infrastruktur og favorisering af persontog. Det vil således blive svært objektivt at bevise, hvem der har skylden for forsinket ankomst. Jernbanegodsvirksomheden bør derfor belastes for kvalitetsforhold, som virksomheden selv kan påvirke henholdsvis har indflydelse på.

Railion finder, at forordningen begrænser kundernes mulighed for at vælge mellem forskellige operatører og produkter alt efter, hvilket kvalitetsniveau, der ønskes. Det gælder især for kunder, der lægger større vægt på prisen end

på, hvor hurtigt godset når frem. Disse vil antagelig ikke længere have råd til at anvende jernbanen.

Forslaget intervenserer i det, der normalt hører til en branches almindelige kommercielle forretningsforhold, hvilket synes at være i modstrid med ønsket om at kommercialisere og liberalisere branchen.

Railion har ikke haft mulighed for at vurdere de økonomiske konsekvenser af forslaget, men det er forventningen, at forslaget – alene ud fra et økonomisk aspekt – vil forvride konkurrencen til gavn for vejtransport og svække konkurrencen på jernbanen.

Ud over de omkostninger der er forbundet med selve bøderne, vil omkostningerne forbundet med selve bødesystemet være store. Selve systemet vil være meget kompliceret og dyrt rent administrativt pga. af de ressourcer, der uden tvivl skal anvendes til dels at måle, dels at lede tvister hhv. føre retssager.

Der skal dermed ikke herske nogen tvivl om, at det med virkeliggørelsen af dette tiltag vil blive overordentligt svært som nyetableret godsjernbaneoperatør at etablere og klare sig. Det er også udenfor enhver tvivl, at selv veletablerede jernbaneselskaber med denne forordning vil få meget svært ved at opretholde en bæredygtig godsforretning

Forordningen er meget uklar, når det gælder ansvarsgrænsefladen mellem jernbaneoperatøren og infrastrukturforvalteren.

Forordningen fastlægger således, at jernbaneoperatøren ifm bødebetalning alene har det fulde ansvar overfor kunden – også for de tilfælde, hvor årsagen til en forsinkelse ikke er operatørens, men infrastrukturforvalterens. Det eneste alternativ for godsoperatøren er at søge at få bøderne ”refunderet” fra infrastrukturforvalteren, hvilket givetvis vil medføre interne tvister og retssager.

Ved at koncentrere fokus på operatørselskabernes kvalitet får forordningen ændret fokus væk fra det meget essentielle (men kun meget lidt debatterede) problem der er i manglen på infrastruktur. Hermed overses det meget politisk følsomme område, der er ifm spørgsmålet om prioritering mellem infrastruktur til passagertog og godstog.

Kommissionen begrundet delvist behovet for forordningen med, at der i dag ikke eksisterer nogen national eller international lovgivning på området (COM(2004) 144 final p.13 pkt. 1).

Ethvert EU-land har et juridisk regime for erstatningsansvar for jernbanetransporter, det være sig enten i form af generel lovgivning eller som del af en særlovgivning. Lovgivningen for den internationale



transportkontrakt er således omfattende reguleret og beskrevet i CIM Uniform Rules (Appendix B til den mellemstatslige COTIF-konvention).

COTIF/CIM-konventionen regulerer allerede de forhold man søger reguleret med forordningen. Forslaget vil derfor virke som et yderligere regelsæt.

*Dansk Transport og Logistik* finder ikke, at forslaget er det rette instrument til at løse de problemer, der eksisterer på området.

DTL har forståelse for de forhold, Kommissionen nævner som motivation for sit forslag: En af hovedårsagerne til den manglende succes, godstransport ad jernbane har haft i de senere år, er manglende regularitet.

Det er DTL's opfattelse, at det foreliggende forslag søger at minimere effekten af manglende infrastruktur, ikke-harmoniserede regler og statslig beskyttelse af ineffektive operatører m.v. uden – ved dette forslag – at fjerne årsagerne til den manglende regularitet.

DTL finder derfor, at de afledte problemer, et sådant regelsæt – særligt i sin nuværende form – kan forventes at medføre, vil være større end de gunstige effekter. De afledte problemer kan opdeles i 2 hovedgrupper, praktiske og juridisk/administrative:

**Praktiske problemer:** Jernbanens force er, at den kan transportere relativt store mængder gods over lange distancer på land. Det følger heraf, at det selv i et velfungerende marked ikke giver mening at give større bøder for forsinkelse o.lign. af jernbanegods end eksempelvis fly- og vejgods.

Det er DTL's opfattelse, at ved at indføre et sådant instrument på et tidspunkt, hvor jernbanegodsoperatører kæmper med infrastrukturforvaltere, infrastrukturafgifter, kanaltildelinger, prioritet for passagertrafik mv. for at kunne tilbyde et sammenhængende produkt til kunderne, kan resultatet reelt blive, at det under vægten af administration, erstatninger, bøder og andre sanktioner vil blive umuligt at kunne drive en rentabel jernbanegodsforretning, og sektorens markedsandel vil falde yderligere.

Det er ligeledes klart, at hvis godstransport ad jernbane ikke har de tilstrækkelige muligheder til at udvikle sig på grund af tekniske og infrastruktur-mæssige begrænsninger, vil kravet om sanktioner og bøder alene udmønte sig i en stigning i omkostningerne for jernbanegodsoperatører.

En sådan udvikling vil gavne hverken jernbaneoperatører eller eksisterende eller kommende kunder eller udviklingen af kombineret transport.

DTL er derfor ikke enig med Kommissionen i, at løsningen på regularitetsproblemet skal findes i høje erstatningskrav for forsinkelse, det seksdobbelte i erstatningskrav ved skader end for lastbiltransporter. Selv om

vi anerkender, at sådanne erstatninger indirekte og i begrænset omfang muligvis ville kunne afhjælpe problemet i visse tilfælde.

**Juridiske/administrative problemer:** COTIF/CIM-konventionen regulerer allerede de forhold, der tages højde for i Kommissionens forslag. Uanset overskriften for Kommissionens forslag er realiteten derfor, at der vil skulle tages højde for bestemmelserne ved udfærdigelse af kontrakter på området. Forslaget vil derfor virke som et yderligere regelsæt. Dette vil efter DTLs opfattelse ikke virke afklarende for hverken kunder eller udbydere allerede af den grund, at der vil skulle tages hensyn til begge regelsæt i tilfælde af konflikter.

DTL er ikke enig i, at COTIF/CIM-reglerne er en af hovedårsagerne til jernbanens manglende succes. Det er som ovenfor anført DTLs overordnede opfattelse, at hovedårsagerne til godsjernbanens manglende succes i de senere år skyldes manglende mulighed for effektiv international godstransport, mangelfuld infrastruktur samt diverse grundlæggende logistikmæssige problemer i forhold til visse af operatørerne på området.

DTL er derfor ikke enig med Kommissionen i, at opstilling af et som udgangspunkt deklaratorisk regelsæt, der tilsyneladende vil få forrang for COTIF/CIM, vil have en mærkbar positiv effekt.

DTL har endvidere bemærket, at forslaget indeholder en præcisering af retten for operatørerne til at videreføre erstatningskrav fra kunderne til andre involverede parter, der var ansvarlige for forsinkelser mv. Det vil typisk være infrastrukturforvalteren/forvalterne.

Viden om de faktiske forhold for jernbanegodstransport viser, at ansvaret for forsinkelser ikke entydigt kan placeres på jernbanegodsoperatørerne. Forslaget reflekterer derfor ikke de faktiske forhold inden for jernbanegodstransport, idet ansvaret som udgangspunkt entydigt placeres hos operatøren.

DTL finder det endvidere bemærkelsesværdigt, at Kommissionen foreslår indført en særlig forordning på dette område, da ingen andre transportformer pt. er undergivet en lignende regulering.

Det er DTL bekendt, at der allerede via de internationale organisationer på området (CER, UIC og UIRR – Interunitprojektet) foretages et arbejde på at forbedre kvaliteten i jernbanetransporten. Det er DTLs grundlæggende opfattelse, at alle spørgsmål om relationer mellem kunder og udbyder i videst muligt omfang bør reguleres af disse parter på baggrund af ét regelsæt i et liberaliseret marked.

DTL skal i den forbindelse for god ordens skyld bemærke, at vi heller ikke på området for vejtransport finder en sådan forordningsmæssig regulering ved siden af CMR-konventionen ønskelig under nogen form.

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

Forslaget vil ikke medføre større statslige investeringer og skønnes derfor ikke at kunne have væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

Et harmoniseret system af kvalitetskrav for jernbanegodstransport kunne bidrage til at forbedre den enkelte jernbanevirksomheds mulighed for effektivitet. Reguleringen vil navnlig medvirke til at støtte åbningen af markedet for godstransport på jernbanen.

Kommissionen finder på grundlag af en grov vurdering, at de foreslåede regler vil give en overordnet, årlig økonomisk nettofordel på 70 mio. euro for de 15 nuværende medlemsstater tilsammen.

Kommissionen bemærker dog, at større effektivitet kan medføre mindre beskæftigelse, som dog vil blive imødegået af større konkurrencedygtighed. Endelig må det forudses, at jernbanevirksomheder skal foretage investeringer i f.eks. bedre rullende materiel.

#### **5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Det er Kommissionens opfattelse, at medlemsstaterne ikke selv kan opnå den nødvendige effektivitet og fleksibilitet på jernbanegodstransporten, på grund af de omfattende internationale dimensioner i denne form for transport.

Kommissionen finder endvidere, at EU-regler på dette område må dække både international og national jernbanegodstransport, da begge typer trafik er tæt forbundet og derfor ikke kan reguleres separate.

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 en forbedret kvalitet ved godstransport på jernbanen.

Regeringen finder, at forslaget umiddelbart er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet international jernbanegodstransport bedst reguleres på fællesskabsniveau.

For så vidt angår proportionalitetsprincippet synes især den manglende regelharmonier med øvrige internationale regler på området og muligheden for at erstatningernes størrelse forringer jernbanegodstransportens konkurrenceevne at bevirke, at forslaget går ud over, hvad der er nødvendigt for at skabe rammerne for en forbedring af kvaliteten af jernbanegodstransporten og derved fremme konkurrencen og produktiviteten i denne del af jernbanesektoren.

#### **6. Forhandlingssituation**

Forslagene til jernbanepakken blev præsenteret af Kommissionen ved Rådsmødet den 9. marts 2004.

Forslaget har ikke været substansbehandlet, men et stort antal af lande har oplyst, at man ikke kan støtte forslaget.

Forslaget er sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 21. april 2005 til status.

## **7. Dansk holdning**

Fra dansk side er man umiddelbart skeptiske over for forslaget. Det er svært ved at se, hvilken merværdi dette forslag bibringer jernbanesektoren. Der er ved forslaget blandt andet tale om forhold, der allerede på anden måde er reguleret på internationalt plan.

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

Forslaget er blevet forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. marts 2004 til orientering.

## Dagsordenspunkt 2b: Forslag til forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international togtrafik, KOM(2004) 143.

*Nyt notat.*

*Resumé.*

*Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder og pligter for passagererne på internationale jernbaneforbindelser.*

*Forslaget indeholder krav vedrørende: Jernbanevirksomhederne erstatningsansvar i forhold til passagerne ved eventuelle ulykker, aflysninger og forsinkelser, informationsniveauet til passagerne før, under og efter rejsen og herunder også jernbanevirksomhedernes forpligtigelse til at varetage salg af billetter til internationale rejser, handicaptilgængeligheden samt oprettelse af et organ, der skal være ansvarlig for gennemførelsen af forordningen.*

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

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 5. marts 2004. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Forslaget indebærer fastsættelse af rettigheder og pligter for passagerne i den internationale togtrafik inden for fire overordnede områder:

*Erstatningsansvar:* Jernbanevirksomhederne gøres erstatningspligtig over for passagerne ved ulykker, der medfører skader eller død. Forsikringsdækningen skal være på minimum 310.000 EUR pr. passager. Jernbanevirksomhederne gøres samtidig erstatningspligtig over for beskadiget bagage. Ved forsinkelser i ankomsttidspunktet, som overskrider en time eller ved forsinkelser, der medfører, at passageren ikke når et korresponderende tog, er jernbanevirksomheden pligtig til at yde enten økonomisk kompensation og/eller refundere passagerens udgifter til kost og logi frem til næste korresponderende tog. Sidstnævnte gælder dog ikke såfremt årsagen til forsinkelsen skyldes forhold, som operatøren ikke kunne have forudset eller forhindret.

*Informationsniveau:* Jernbanevirksomhederne skal inden rejsen levere information om køreplaner, der sikrer den hurtigste forbindelse mellem to destinationer samt om den billigste forbindelse. Der skal herunder også informeres om det forventede serviceniveau under rejsen. Under rejsen skal jernbanevirksomheden bl.a. informere om eventuelle forsinkelser, mulige videre forbindelser samt om servicen og sikkerheden ombord. Efter rejsen skal operatøren bl.a. oplyse om klagevejledning. Jernbanevirksomhederne skal generelt sikre, at offentligheden informeres om aflysninger af internationale tog.

Det følger af forslaget, at jernbanevirksomheder og salgsagenter skal sælge billetter til internationale togrejser til såvel ”hovedjernbanestationer” som til visse andre jernbanestationer, der betjener national fjerntrafik.

*Handicaptilgængelighed:* Stationsforvalteren skal sikre den nødvendige assistance til ind- og udstigning for bevægelseshæmmede, hvis assistancen er bestilt minimum 24 timer, før assistancen behøves. Hvis assistancen bestilles mindre end 24 timer, før den behøves, skal stationsforvalteren så vidt muligt sørge for den fornødne assistance.

*Implementering af forordningen:* Hvert medlemsland skal nedsætte et organ, der sikrer implementeringen af forordningen. Organet skal informere om egne beslutningsprocesser og -principper til de øvrige medlemslande for at fremme koordinationen af beslutningsprocessen. Organet skal være uafhængigt af bl.a. infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed, og skal desuden fungere som klageinstans for passagerer.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **2. Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Forslaget berører følgende gældende dansk ret:

- Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003.
- Bekendtgørelse nr. 1194 af 18. december 2003 om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning
- Bekendtgørelse nr. 71 af 18. september 1985 om konventionen af 9. maj 1980 om international jernbanebefordring (COTIF), med dertil knyttede akter

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Forslaget vurderes ikke at indeholde bestemmelser, der er i konflikt med gældende dansk ret, men der vil formentlig være behov for at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser.

Der vil således skulle foretages ændringer i Lov om jernbanevirksomhed m.v. og bekendtgørelse nr. 1194 af 18. december 2003 om ansvarsforsikring for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning.

For så vidt angår bekendtgørelsen om international jernbanebefordring (COTIF) vil der allerede skulle foretages en ændring af bekendtgørelsen i forbindelse med Danmarks ratifikation af Vilnius protokollen fra 1999, der er seneste ændring til COTIF traktaten.

### 3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende:

*Institutioner, virksomheder og organisationer:*

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Danmarks Transportforskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Busvognmænd, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, De samvirkende Invalideorganisationer, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Ældre Sagen, Ørestadsselskabet I/S.

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

DSB henviser til ”Charter on Rail Passenger Services”, som er udarbejdet efter kommissionen i 2001 offentliggjorde sin hvidbog om transport ”Europæisk transport politik for 2010, Tid til beslutning”. De europæiske jernbanevirksomheder arbejder i øjeblikket på at gøre charteret operationelt, og forventer at indføre det med det internationale køreplansskifte i december 2004.

DSB mener grundlæggende, at chartret imødekommer kravene som Kommissionen anbefalede i 2001, og finder derfor, at yderligere initiativer på området bør afvente erfaringerne, der kan gøres på grundlag af dette charter.

Udover denne generelle bemærkning har DSB følgende konkrete bemærkninger til forslaget til forordning.

Det er uklart præcist hvilke rejser forslaget til forordningen omfatter, og der er samtidigt ikke taget stilling til håndteringen af rejser, hvor en del af rejsen køres på kontrakt som public-service. Sidstnævnte gælder for hovedparten af den internationale trafik, der køres i Danmark.

Forordningen tager ikke stilling til sondringen mellem konsekutive operatører og samarbejdende operatører. Som led i liberaliseringen af markedet har CIT/CIV arbejdet intenst med denne sondring, og som også vurderes nødvendig at arbejde med her.

DSB betragter det som en mangel, at jernbaneselskabernes forpligtelse ikke er begrænset yderligere end blot ved naturkatastrofer. Bombetrusler, strejker, påkørsler eller tilsvarende forhold bør også inkluderes.

Principperne for fordeling af ansvar mellem operatørerne ved forsinkelser vurderes ikke at være klare.

Forordningens forslag om ”consequential damage” vurderes at være meget vidtgående og mangler afgrænsning mht. såvel ansvar som erstatningsstørrelse. DSB anfører, at princippet om ”consequential damage” normalt ikke optræder i forbrugerbeskyttelse (fx er leverandøren af et køleskab ikke erstatningspligtig over for de varer, der er beskadiget som følge af en defekt ved køleskabet).

Forordningen indeholder forslag om, at operatører skal stille deres salgs-, informations- og reservationssystem til rådighed for andre jernbanevirksomheder på ikke-diskriminerende vilkår og til marginalomkostningen ved en enkelt transaktion. DSB anfører, at prisen skal fastsættes som en del af de samlede omkostninger ved hele systemet, samt at jernbanevirksomhederne som en del af deres profilering og markedsføring skal have mulighed for at holde en selvstændig profil på dette område.

Afslutningsvis peger DSB på, at forordningen i sit omfang kan have konkurrenceforvridende konsekvenser da lignende bestemmelser ikke findes på busområdet samt, at regelsættet skønnes mere vidtgående end de tilsvarende bestemmelser på luftfartsområdet.

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

Forslaget vurderes ikke at indebære statsfinansielle konsekvenser.

Forbrugerne sikres med forslaget bedre rettigheder. De forbedrede forhold forventes at have en positiv effekt på antallet af passagerer i den internationale togtrafik. Med en ændret demografisk fordeling i de europæiske lande med en voksende andel af ældre i befolkningen skønnes toget på sigt at blive et attraktivt befordringsmiddel som alternativ til tog, bil og bus. Da den internationale passagertogtrafik til og fra Danmark er meget beskedent forventes forslaget ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### **5. Proportionalitets- og nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at da forslaget sigter mod at forbedre passagerens rettigheder og det generelle serviceniveau i den internationale togtrafik, skønnes medlemslandene ikke i stand til i tilstrækkeligt omfang at sikre gennemførelse af sådanne regler. Behovet for koordination i den internationale passagertogtrafik understøtter nødvendigheden af at reglerne gennemføres på Fællesskabsplan.

Regeringen er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitets- og nærhedsprincippet, idet en forbedring af passagerernes rettigheder i international passagertogtrafik bedst sikres på fællesskabsplan..



## 6. Forhandlingssituationen

Kommissionen præsenterede forslaget som en del af jernbanepakke 3 på et møde i Rådets transportarbejdsgruppe den 5. april 2004. Der var på det tidspunkt ikke specifikke bemærkninger til forslaget.

Uklarhederne i teksten gør det vanskeligt at udlede både de forventede økonomiske konsekvenser for industrien, og hvilke forbedringer for passagerne, der reelt vil være tale om med forslaget.

Forslaget er sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 21. april 2005 til en orienterende drøftelse, hvor formandskabet forventes at stille Rådet to-tre spørgsmål til drøftelse.

## 7. Dansk Holdning

Fra dansk side finder man umiddelbart, at en forbedring af passagerrettighederne generelt er et positivt tiltag, som Danmark kan støtte.

Danmark bør som udgangspunkt generelt arbejde for en præcisering af forslaget, samt af forholdet mellem forslaget og de eksisterende internationale regelsæt. Forslagets relation til de eksisterende regelsæt på området synes ikke på nuværende tidspunkt tilstrækkeligt afklaret.

## 8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Forslaget er blevet forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. marts 2004 til orientering.

### **Dagsordenspunkt 3: Forslag til forordning om etablering af det andet 'Marco Polo' program om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer, KOM(2004)478.**

*Nyt notat.*

*Resumé:*

*Forslaget er en videreførelse af det eksisterende Marco Polo-program (forordning EF/1382/2003), der løb fra 1. januar 2003-31. december 2006. Programmet har til formål at aflaste vejnettet samt forbedre transportsystemets miljøpræstationer og fremme intermodal transport.*

*Ved nævnte forordning blev der for perioden 1. januar 2003 – 31. december 2006 afsat en finansieringsramme på 75 mio. € (ved udvidelsen af EU ændret til 100 mio. €)*

*Kommissionen har foreslået at "Marco Polo II" får en samlet finansieringsramme på 740 mio. € for perioden 2007 – 2013, samt tilføjelse af to nye projekttyper, der kan opnå støtte: Sømotorveje og Trafikundgåelsesprojekter.*

*Sagen er sat på dagsordenen til en delvis fælles tilgang, idet drøftelserne af budgettet afventer vedtagelsen af de finansielle perspektiver.*

## **1. Baggrund og indhold**

Europa-Kommissionen har den 14. juli 2004 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af det andet 'Marco Polo' program om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer, KOM(2004)478. Forslaget er fremsat i henhold til art. 71, stk. 1, og art. 80, stk. 2, i Traktat om Oprettelse af det Europæiske Fællesskab, og skal vedtages efter proceduren i art. 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Marco Polo-programmet, der blev etableret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1382/2003 af 22. juli 2003 om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer, har til formål at aflaste vejnettet samt forbedre transportsystemets miljøpræstationer og fremme intermodal transport og dermed bidrage til et effektivt og bæredygtigt transportsystem, med henblik på at udvirke at den forventede samlede årlige stigning i den internationale vejgodstrafik overflyttes til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt.

Ved nævnte forordning blev der for perioden 1. januar 2003 – 31. december 2006 afsat en finansieringsramme på 75 mio. € (ved udvidelsen af EU ændret til 100 mio. €) med henblik på tildeling af støtte til tre typer af projekter:

1. Trafikoverflytningsprojekter, der fokuserer på at få overflyttet så meget gods som muligt fra vej til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart under de givne markedsvilkår
2. Katalysatorprojekter, der sigter på at ændre den måde alternativ godstransport udføres på i Fællesskabet
3. Fælles læringsprojekter, der sigter på at skaffe større viden i godslogistikbranchen og fremme avancerede metoder og procedurer for samarbejde på godsområdet.

Prognoser viser en forventet stigning i vejgodstransporten i EU på over 60 % frem til 2013 og en fordobling i de 10 nye medlemslande frem til 2020.

På denne baggrund foreslås i forslaget til ”Marco Polo II” en samlet finansieringsramme på 740 mio. € for perioden 2007 – 2013. Dette kan ifølge Kommissionen overflytte 144 mia. tonkilometer gods væk fra vejene (svarende til 7 millioner lastbiltransporter på 1000 km) og reducere udledningen af CO<sub>2</sub> med 8,400 mio. tons.

Ambitionsniveauet er øget i Marco Polo II i forhold til det eksisterende program. Mens målet for Marco Polo I er at overflytte stigningen i vejgodstransporten til andre transportformer, er målet med Marco Polo II en reduktion af det nuværende omfang af international vejgodstransport.

Ud over de tre ovennævnte projekttyper foreslås yderligere to projekttyper, som skal kunne støttes med Marco Polo midler:

4. ’Sømotorveje’, der er baseret på katalysatorprojektkonceptet, men kombineret med et betydeligt element af trafikoverflytning. Der fokuseres på hyppige short sea shipping forbindelser af høj kvalitet, stor volumen og med tilhørende effektive tilslutningsforbindelser, fortrinsvis jernbane eller indre vandveje som led i TEN-T systemet.
5. Trafikundgåelsesprojekter, der også er baseret på katalysatorprojektkonceptet kombineret med trafikoverflytning, men herudover kræver en integreret tilgang til transport- og produktionslogistik.

Mens det nuværende program alene omfatter medlemslande og kandidatlande udvides programmets dækning i det foreliggende forslag til også at omfatte nære tredjelande, forudsat at disse indgår en aftale med EU om deltagelse i programmet, herunder om ikke-medlemslandenes finansielle bidrag til budgettet for programmet.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **2. Høring**

Kommissionens forslag har været sendt i høring ved følgende myndigheder og interesseorganisationer m.v.:

ITD, Det Kommunale Kartel, Handelskammeret, AHTS, Forbrugerrådet, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, STK, Danske Busvognmænd, Amtsrådsforeningen, HK Trafik og Jernbane, Rederiforeningen, Dansk Industri, DSB, Kommunernes Landsforening, STK, SID, LO, DTL, og FDM.

*Dansk Transport og Logistik (DTL) har svaret sammen med International Transport Danmark (ITD).*

DTL sætter pris på, at der, i modsætning til under Marco Polo I, nu lægges vægt på intermodalitet. DTL mener dog, at forslaget er præget af filosofien om vejtransporten kontra de øvrige transportformer. DTL påpeger, at gode vejforbindelser er afgørende for både bane-, sø- og flodtransport, da disse transportformer som hovedregel er intermodale transportformer med vejtransport i begge ender af transportkæden. Desuden påpeger DTL, at hvis man ønsker bedre intermodale alternativer til unimodal vejtransport, må knudepunkterne mellem vej og bane, vej og sø samt vej og indre vandveje have allerhøjeste prioritet.

For DTL er det væsentligt, at en given transport optimeres gennem hele transportkæden, herunder for så vidt angår for- og eftertransporter med lastbiler, så den samlede miljø- og sikkerhedsmæssige belastning minimeres – samtidig med at kvaliteten og effektiviteten i transporten bibeholdes.

DTL ser positivt på, at der lægges vægt på en bredere geografisk tilgang.

DTL peger også på betydningen af en generelt højere prioritering af godstransport i forhold til persontransport jf. forslaget artikel 5.1.a. – ikke mindst for så vidt angår jernbanetransport.

DTL er stærkt bekymret for de konkurrenceforvridende elementer, som man finder, at forslaget indeholder, herunder enkeltstående tilskud til kommercielle aktører. Sunde virksomheder og kommercielle projekter – bl.a. eksisterende intermodale services – vil kunne lide nød som følge af tilskud til nye, konkurrerende initiativer. Ensidige tilskud kan risikere at blive en sovepude og bremse for reelle effektiviseringer. DTL mener derfor, at der løbende bør føres tilsyn med, at de enkelte projekter fører til konkurrenceforvridning, og at eventuelle forvridninger i konkurrencen, belyses ved evalueringen af Marco Polo II-programmet.

DTL anfører, at det beregnede potentiale af Marco Polo II for reduktion i den internationale vejtransport med lastbil tager udgangspunkt i en prognose af væksten i perioden 2007-2013. DTL finder, at hidtidige erfaringer fra f.eks. PACT og mange andre initiativer ikke tyder på en så stor effekt. DTL henviser i den forbindelse til en prognose (TEN-STAC) udarbejdet for Kommissionen i tilknytning til det transeuropæiske transportnet. I prognosens forskellige scenarier med meget omfattende initiativer, herunder fuld gennemførelse af hvidbogens forslag og markante investeringer i bl.a. baneinfrastruktur, bliver der fortsat tale om en markant vækst i international og interregional godstransport med lastbil.

DTL påpeger, at det i prognosen er anført, at det samlede godstransportarbejde ventes at vokse med 70 pct. fra 2000 til 2020, og den samlede vækst er i øvrigt stort set ufølsom over for øgede investeringer, mens fordelingen på de forskellige transportformer i betydeligt omfang påvirkes. Jernbanens markedsandel (i EU-15) går fra 16 pct. i 2000 til 17 pct., 19 pct. hhv. 21 pct. i de tre scenarier i 2020. Det svarer til en vækst i godstransportarbejdet for jernbanen i perioden på 87 pct., 109 pct. hhv. 124 pct. Jernbanens årlige vækstrater varierer dermed fra 3,2 til 4,1 pct. DTL anfører endvidere, at vejtransporten dog også har en betydelig vækst i alle tre

scenarier med en samlet vækst på 67 pct., 63 pct. hhv. 59 pct. i perioden. Vejtransportens årlige vækstrater varierer dermed fra 2,3 til 2,6 pct. årligt. DTL mener, at dette står i skærende kontrast til den effekt, som forudses af Marco Polo II programmet, hvor der forudses en nul-vækst.

Danmarks Rederiforening (DR)

DR anfører, at Marco Polo I-programmet rummer stor risiko for konkurrenceforvridning og at denne risiko øges betydeligt med Marco Polo II. DR mener derfor, at man bør arbejde for en langt mere liberal løsning. Det foreslåede Marco Polo II-program, især det 750 procent større budget og inkluderingen af "sømotorveje", risikerer at skade dansk skibsfart uden at have varig gavnlig virkning.

DR finder, at fremlæggelsen af forslaget og Kommissionens konsultationsdokument af 30. juli 2004 vedrørende Motorways of the Sea, viser, at Marco Polo og sømotorvejskonceptet i TEN-T skal betragtes som en samlet pakke. Denne pakke har til formål at samle størsteparten af EU's interne skibsfart i relativt få EU-styrede/godkendte sømotorveje, hvor infrastrukturen (evt. inkl. skibene) støttes med 50 procent af omkostningerne, og driften af skibene støttes med 35 procent - begge dele i fem år. Dette understreges af, at knap 40 procent af budgettet forventes brugt på sømotorvejsprojekter. DR tvivler stærkt på, at de europæiske myndigheder kan identificere uudnyttede markedsmuligheder bedre end kommercielle rederier.

DR påpeger, at det ikke fremgår af selve forordningstekstens tildelingskriterier, at Kommissionen overvåger, at støtte ikke fører til konkurrenceforvridning i et omfang, som strider mod fælles interesse, men at dette alene fremgår af forslagets bemærkninger og bilag. Det er ydermere DR's erfaring, at denne overvågning ikke følger normale konkurrenceprincipper, hvorefter der ikke bør gives støtte til aktører, der agerer på samme marked som kommercielle aktører. DR anfører, at DG Transport har anlagt det synspunkt, at alene hvis en operatør har kunnet dokumentere faktiske skadevirkninger af en støttet rute, har Kommissionen villet overveje at indstille støtten, og at skaden hermed er sket. DR ønsker større opmærksomhed om skadelige effekter af støtte-programmerne, bl.a. større åbenhed om konsultationskomiteens arbejde.

DR anfører, at den konsulentrapport (ex-ante evaluation), som forslaget begrundes med, reelt ikke undersøger de negative konsekvenser af at dreje EU's transportpolitik i planøkonomisk retning. Desuden påpeges det i rapporten, at effekter på langt sigt skabes ved reelle reformer af de underliggende strukturer - herunder liberalisering, og ikke vha. støtte.

DR bemærker desuden, at nærskibsfarten uden EU-støtte er i en yderst fornuftig udvikling, idet det er den eneste transportform, der følger vejtransportens stigningstakt. Sektoren står i dag for godt 40 procent af EU's

interne transport, som det fremgår af Kommissionens seneste nærskibsfartsrapport fra 2. juli 2004.

### **3. Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Da der er tale om en forordning, vil den have direkte retsvirkning i Danmark.

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

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark ud over Danmarks bidrag til EU-budgettet.

I det omfang forslaget medvirker til at flytte transport af gods fra vej til nærskibsfart og jernbaner vil det reducere trængslen på det europæiske vejnet, hvilket vil indebære en samfundsøkonomisk gevinst. Heroverfor står risikoen for et samfundsøkonomisk tab i det omfang der gennem direkte støtte til operatører sker en forvridning af konkurrencen på transportmarkedet.

### **5. 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 subsidaritetsprincippet. 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 principielt enig heri, idet en reduktion af den internationale vejgodstransport bedst gennemføres på fællesskabsplan.

### **6. Forhandlingssituationen**

Forslaget er sat på dagsordenen med henblik på en delvis fælles tilgang, idet man afventer Europa-Parlamentets første læsning, og for så vidt angår budgettet for Marco Polo II-programmet, afventer man forhandlingerne om de finansielle perspektiver.

Der synes at kunne samles kvalificeret flertal for en delvis fælles tilgang.

### **7. Dansk Holdning**

Fra dansk side er man overordnet enig i, at der er behov for en række ændringer i den europæiske transportpolitik med henblik på at opnå et optimalt samspil mellem de forskellige transportformer i et sammenhængende, effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem.

Fra dansk side støttes målsætningen om omfordeling til andre transportformer, navnlig jernbane og søtransport som led i intermodale transportløsninger, idet omfang, der er miljømæssige fordele herved, idet man dog samtidigt må anlægge en realistisk vurdering af overflytningspotentialiets omfang.

Samtidig ønsker den danske regering overordnet at begrænse tilskuddene til erhvervslivet og i stedet skabe bedre rammebetingelser.

Danmark er som udgangspunkt skeptisk over for, om man ved gennemførelse af forslaget vil opnå den tilsigtede virkning, dvs. om man ved hjælp af tilskud kan forbedre godstransportsystemets miljøpræstationer i det forudsatte omfang.

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

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## Dagsordenspunkt 4: Forslag til forordning om gennemførelse af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af det europæiske program for satellitbaseret radionavigation, KOM(2004) 477

*Revideret notat.*

*Resumé:*

*Forslaget skal ses som et naturligt led i fortsættelsen af det igangværende arbejde med etablering af det europæiske program om satellitbaseret radionavigation. Forslaget er knyttet til de sidste to af programmets i alt fire faser, hvor Kommissionen forudser et Fællesskabsmedfinansieringsbehov på op til 1 mia. € fordelt på programmets 3. og 4. fase.*

*På Rådsmødet (transport, telekom og energi) den 9. – 10. december 2004 enedes man principielt om teksten til forordning, idet man dog understregede, at den endelige afgørelse om forordningsteksten, især om størrelsen af Fællesskabets bidrag til programmet, først kan træffes på grundlag af drøftelserne om de fremtidige finansielle overslag for 2007-2013.*

*Af formelle grunde har formandskabet sat sagen på dagsordenen for Rådsmøde (transport, telekom og energi) den 21. april 2005. Forventningen er, at sagen vedtages som a-punkt/falsk b-punkt, dvs. at man formelt stadfæster enigheden fra sidste Rådsmøde i samme rådsformation.*

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

Rådet har den 30. juli 2004 modtaget Kommissionens forslag, der vedtages efter traktatens artikel 251, dvs. fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet. Rådet vedtager sin fælles holdning med kvalificeret flertal.

Kommissionen oplyser i sin meddelelse knyttet til forslaget, at Galileo-programmet er et program, der har teknologiske, politiske og økonomiske dimensioner, og at alle sektorer påvirkes af udviklingen af satellitbaseret radionavigation. Markedet herfor er i stærk vækst, og Kommissionen anfører, at markedet vokser med en årlig rate på 25 %. Man vurderer, at der vil være 3 milliarder modtagere i 2020. Antallet af jobs skabt som følge af Galileo-programmet alene skulle ligge i omegnen af 100.000.

Videre anfører Kommissionen, at satellitbaseret radionavigation passer perfekt til rammerne for transportpolitikken som beskrevet i Kommissionens hvidbog (KOM (2001) 370), herunder særligt i relation til fragtstyring, takstopkrævning vedrørende infrastrukturer og færdselssikkerhed. Endvidere anføres, at satellitbaseret radionavigation er en del af dagligdagen inden for områder som mobiltelefoni, bankforretninger og civile sikkerhedssystemer.

Programmet består af følgende fire på hinanden følgende faser:



- En **planlægningsfase**, der løb fra 1999 til 2001 under hvilken systemarkitekturen blev designet, ligesom det blev besluttet, hvilke tjenester, der skulle udbydes.
- En **udviklingsfase**, der løber fra 2002 frem til 2005, og som dækker udvikling af satellitterne og systemets jordkomponenter samt validering i kredsløb.
- En **etableringsfase** i 2006 og 2007, der omfatter konstruktion af og opsendelse af satellitterne og etablering af hele det jordbaserede system.
- En **driftsfase**, der starter i 2008, og som omfatter styring af systemet samt vedligeholdelse og opdatering.

Den første fase af programmet har været knyttet til forskning, og den finansielle støtte fra Fællesskabsbudgettet blev overvejende givet gennem 5. rammeprogram for forskning. For at kunne implementere anden fase, dvs. udviklingsfasen (2002-2005), etableredes med Rådsforordning 876/2002 af 21. maj 2002 et Galileo Joint Undertaking. Programmet har modtaget totalt 550 mio. €, der trækkes fra TEN-budgettet. Tilsvarende har de medlemslande, der deltager i ESA (European Space Agency), bidraget med samme beløb, dvs. 550 mio. €. Endelig er denne del af programfasen også støttet med 100 mio. € fra 6. rammeprogram.

Etableringsfasen (2006-2007) er estimeret til at andrage 2,1 mia. €. På Rådsmøde (transport) den 25. - 26. marts 2002 blev et sæt konklusioner vedtaget og af disse fremgår, at man skal tilstræbe en omkostningsdeling på 1/3 og 2/3 vedrørende henholdsvis de midler, der kommer fra Fællesskabsbudgettet, og de midler, der kommer fra den private sektor. Det medfører, at den private sektor bør tegne sig for 1,4 mia. €, mens de resterende 700 mio. € er knyttet til den offentlige sektor. Som et resultat heraf og henset til de eksisterende finansielle perspektiver, vil budgettet relateret til denne fase under de nye finansielle perspektiver skulle andrage 500 mio. €, dvs. det beløb der fra Fællesskabsbudgettet knyttes til denne fase i 2007, idet de resterende 200 mio. € falder under de eksisterende finansielle perspektiver, der gælder til og med 2006.

Finansieringen af driftsfasen (2008 -) forudses dækket af den private sektor. På basis af en PricewaterhouseCoopers analyse – og henset til den særlige karakter markedet for satellitnavigation har – anslås det, at det vil være nødvendigt med ekstraordinær offentlig finansiering i de første driftsår. Beløbet er ikke kendt og vil ikke blive kendt før forhandlinger om koncessionskontrakter er afsluttet, et arbejde der fortsætter i 2005. Det anslåede finansieringsbehov angives at være 500 mio. € og vil ligeledes være relateret til de nye finansielle perspektiver.

*De institutionelle rammer for 3. og 4. fase (etableringsfasen og driftsfasen)*

Kommissionen anfører, at de planlagte institutionelle rammer for 3. og 4. fase afviger markant for rammerne for de to første faser, idet konstruktion og styring af faserne skal udføres af en privat koncessionshaver under styring af "Supervisory Authority", et Fællesskabsagentur der optræder som licensudstedende autoritet for systemet. "Supervisory Authority" blev skabt gennem Rådsforordning no 1321/2004 og vil blive etableret i første halvdel af 2005. Blandt "Supervisory Authority"'s opgaver er at have budgetansvar (bemyndiget til SB af Kommissionen) i overensstemmelse med betingelserne i artikel 54 (2) (b) i den finansielle forordning om Fællesskabets budget.

Med henblik på at "Supervisory Authority" kan udføre sine opgaver har dets bestyrelse, der består af repræsentanter fra medlemslandene og Kommissionen, fået tildelt betydelige beføjelser til at etablere budgettet, kontrollere dets iværksættelse, godkende arbejdsprogrammet, vedtaget passende finansielle regler og sørge for gennemsigtige beslutningsprocedurer. Udover dette er Supervisory Authority underlagt kontrol af Revisionsretten.

Den private koncessionsholder udpeges efter en udbudsprocedure, som varetages af Galileos Fællesforetagende. Kontrakten vil blive underskrevet i 2005. I overensstemmelse med artikel 3 i forordning 1321/2004 vil systemet tilhøre "Supervisory Authority" og vil forblive offentligt i sin helhed. Kun konstruktionen og styringen vil i en given periode være overdraget til koncessionsholderen.

*Midlerne til offentlig finansiering af etableringsfasen og driftsfasen*

Kommissionen anfører, at det er nødvendigt at forudse et finansieringsbehov fra Fællesskabsbudgettet på 1 mia. € knyttet til fase 3 og 4, dvs. de to afsluttende faser i programmet. Beløbet overføres til Supervisory Authority, der vil bruge det i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning 1321/2004. Begrundelsen for at ønske beløbet overført fra det generelle budget frem for fra TEN og forskningsområdet angives at være følgende:

- Programmet har nu nået en vis modenhed og antaget en dimension, der strækker sig ud over den sektorspecifikke politik, som normalt er fulgt af Kommissionen i relation til innovation, transport, telekommunikation etc. Programmet udgør desuden et af hovedelementerne i det fremtidige Europæiske Rumprogram
- Størrelsen af de aktioner, der dækkes, medfører krav om gennemsigtighed, budgetfastfrysning og omhyggelig oversigt over programmet

- Det er nødvendigt af budgetmæssige og institutionelle hensyn at være klar m.m. over for koncessionshaveren.

Videre anfører Kommissionen, at det er vigtigt at understrege, at finansieringen af Galileo-programmet fra Fællesskabets budget er tidsbegrænset og, at de kommercielle indtægter, der genereres fra systemet, bør udvise økonomisk stabilitet over tiden – de skulle endda være tilstrækkelige til at sikre forbedring og opdatering af systemet. Udover Fællesskabsbudgettet omfatter den finansielle plan for de to sidste faser tre andre ressourcer. For det første er der tale om indtægter til koncessionshaveren for salg af forskellige tjenester genereret fra Galileo. For det andet vil den fremtidige koncessionshaver få indtægter fra licenser og intellektuelle ejendomsrettigheder, og for det tredje har EIB oplyst, at man er villig til at yde lån.

Derudover er der tredjelande (især Kina, Israel og Indien), der er villige til at indskyde kapital i projektet.

Kommissionens konklusion er herefter, at Galileo-programmet nu er nået til et avanceret stade, og det går langt udover et almindeligt forskningsprojekt. Det er ifølge Kommissionen derfor nødvendigt at placere det i et specifikt legalt instrument, der dækker etableringsfasen og driftsfasen.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **2. Høring**

Kommissionens forslag har været sendt i høring ved følgende myndigheder og interesseorganisationer m.v.:

ITD, Det Kommunale Kartel, (Handelskammeret), AHTS, Forbrugerrådet, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danske Busvognmænd, Amtsrådsforeningen, HK Trafik og Jernbane, Rederiforeningen, Dansk Industri, Kommunernes Landsforening, STK, SID, LO, DTL, Danske Dagblade, FDM.

En række høringsparter har svaret, at man ikke har bemærkninger til forslaget.

To høringsparter har haft substantielle bemærkninger. Det drejer sig om følgende:

### Dansk Industri

Dansk Industri anfører, at Galileo-programmet er en ganske betydelig europæiske satsning, og at der ud fra et overordnet industrielt synspunkt næppe kan sættes spørgsmålstegn ved vigtigheden af Galileo-programmet for Europa og europæisk industri.

Dansk Industri anfører videre, at man derfor anser det for væsentligt, at der tilvejebringes en løsning på de finansielle udfordringer i tilknytning til programmet.

Endvidere anfører Dansk Industri, at man – i betragtning af de ganske betydelige finansielle konsekvenser, som en gennemførelse af programmet og overgangen til en mere kommercielt orienteret driftsfase vil få for det fælles EU-budget – er enig i, at det er nødvendigt med et juridisk bindende grundlag. Dansk Industri kan på den baggrund tilslutte sig formålet med forordningen. Samtidig anser Dansk Industri det for væsentligt, at der bringes klarhed over, hvorvidt de omtalte finansieringsbehov er ”det endelige behov”.

Derudover anfører Dansk Industri, at netop fordi Galileo-programmet også har et stort industrielt perspektiv, anser man det for væsentligt, at europæisk industri direkte inddrages i den videre planlægning af programmet, så den bedst mulige fremtidige udnyttelse af programmet kan sikres. Man anfører, at inddragelse af industrien kunne sikres ved at sikre direkte industrirepræsentation i executive komitéen i den såkaldte *Galileo Joint Undertaking*, f. eks. via en repræsentant fra Eurospace, som er en samarbejdsorganisation for de europæiske rumfartsvirksomheder.

### **3. Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Der findes ikke dansk lovgivning vedrørende satellitnavigation. Forslaget vil ved dets ikrafttræden have umiddelbar retsvirkning i Danmark.

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

Forslaget har ikke direkte statsfinansielle konsekvenser for Danmark. Forslaget må på sigt vurderes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser i form af bl.a. mere optimal infrastrukturudnyttelse.

### **5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Galileo-programmet er et europæisk program, og regeringen er enig med Kommissionen i dens vurdering af, at dette program om et verdensomspændende satellitnavigationsprogram mest hensigtsmæssigt etableres på europæisk niveau.

### **6. Forhandlingssituationen**

Rådet (transport, telekom og energi) noterede sig på møde den 9. – 10. december 2004 en situationsrapport om et udkastet til forordning for finansieringen af Galileo-programmet og økonomistyringen af de europæiske programmer for det globale satellitnavigationssystem i etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen. Den endelige afgørelse om denne tekst, især om størrelsen af Fællesskabets bidrag til programmet, kan først træffes på grundlag af drøftelserne om de fremtidige finansielle overslag for 2007-2013.

Forslaget er af formandskabet sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekom og energi) den 21. april med en forventning om, at sagen vedtages partielt (dvs. vedtagelse af forordningsteksten uden angivelse af Fællesskabets bidrag til programmet, der som ovenfor anført først træffes på grundlag af drøftelserne om de fremtidige finansielle overslag for 2007-2013) som a-punkt. Formandskabet betragter således sagen som et falskt b-punkt.

### **7. Dansk holdning**

Fra dansk side kan man generelt støtte den linje Kommissionen har lagt med nærværende forslag, idet det bør ske under forudsætning af, at gældende budgetposter ikke overskrides og uden at belaste de nationale budgetter.

Fra dansk side finder man, at Rådet bør agere således at man kan få maksimeret det private indskud. Derfor bør der først fastlægges konkrete udgiftsbeløb, når der foreligger et mere klart billede af den private sektors bidrag til projektet og som en del af den samlede pakke om de finansielle perspektiver.

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

Galileo-sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på møderne den 26. marts 1999, den 1. oktober 1999, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, den 23. juni 2000, den 29. september 2000, den 30. marts 2001, den 22. juni 2001, den 12. oktober 2001, den 22. marts 2002, 27. september 2002, 29. november 2002, 21. marts 2003, 28. maj 2003, 3. marts 2004, 4 juni 2004 og 1. oktober 2004, på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001 samt med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen), den 15. december 2000, den 1. marts 2002 og den 3. december 2004. Sagen har tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europaudvalget den 9. marts 2001 og af finansministeren på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001.

## Dagsordenspunkt 5: Eksterne forbindelser i luftfartssektoren.

- a) Forhandlinger mellem EU og USA om en aftale vedrørende lufttransport
- b) Meddelelse fra Kommissionen: Udvikling af dagsordenen for Fællesskabets eksterne luftfartspolitik, KOM(2005) 79 endelig
- c) Meddelelse fra Kommissionen: Fællesskabets luftfartspolitik over for Kina – styrkelse af samarbejdet og åbning af markeder, KOM(2005) 78 endelig
- d) Meddelelse fra Kommissionen: Rammerne for udvikling af relationerne til Rusland på luftfartsområdet, KOM(2005) 77 endelig

### *Nyt notat*

*Resumé: Der er siden 2002 udviklet et nyt "regime" for medlemslandenes luftfartsrelationer til tredjelande. Hvad angår USA, har der siden juni 2004 været pause i forhandlingerne mellem EU og USA om etablering af et åbent luftfartsområde, men forhandlingerne ventes genoptaget inden længe. Kommissionen orienterer i tre nye meddelelser om, hvordan den forestiller sig gennemført en liberalisering af luftfartsrelationerne til øvrige tredjelande, herunder specielt Rusland og Kina.*

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

Efter EF-Domstolens dom i 2002 om uforeneligheden af medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler med Traktaten er der udviklet et nyt "regime" for medlemslandenes og Fællesskabets luftfartsrelationer til tredjelande

På baggrund af Rådsbeslutninger i juni 2003 foregår der forhandlinger mellem Fællesskabet og USA om etablering af et åbent luftfartsområde.

På samme baggrund har Kommissionen henh. den 11. og 14. marts 2005 i engelsk sprogversion fremsendt tre meddelelser om Fællesskabets eksterne luftfartspolitik, luftfartspolitikken over for Kina og luftfartspolitikken over for Rusland.

Efter nogle forhandlingsrunder med USA besluttede Transportministrene på Rådsmødet i juni 2004, at der endnu ikke var grundlag for at indgå en første delaftale om etablering af et åbent luftfartsområde. Der har herefter været sonderinger mellem Kommissionen, der fører forhandlingerne på vegne af Fællesskabet, og de amerikanske myndigheder med henblik på at kunne genoptage de formelle forhandlinger. Senest er den nye transportkommissær mødtes med den amerikanske transportminister. Emner for genoptagne forhandlinger vil bl.a. være spørgsmål om udvidet samarbejde på områder som konkurrence og sikkerhed, om markedsadgang, om investeringer i luftfartsselskaber og om enighed vedr. det efterfølgende forhandlingsforløb.

På det forestående Rådsmøde vil Kommissionen orientere om status for forhandlingerne med USA.

I de tre meddelelser om den eksterne luftfartspolitik og om Kina og Rusland redegør Kommissionen for baggrunden for det nye "regime" for medlemslandenes og Fællesskabets luftfartsrelationer til tredjelande efter EF-Domstolens dom i 2002 om uforeneligheden af medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler med Traktaten.

Samtidig nævnes det, at det vil være i Fællesskabets interesse at få gennemført en liberalisering af luftfartsrelationerne med tredjelande. Dette bør dog ske i faser, baseret på en pragmatisk og realistisk vurdering af interesser og muligheder.

Der bør efter Kommissionens opfattelse i første omgang etableres et fælles luftfartsområde med nabolande syd og øst for Unionen med henblik på at opnå et højt niveau af erhvervsmæssig og lovgivningsmæssig integration for luftfarten. Der er her bl.a. tale om lande på Balkan og lande ved Middelhavet og om lande i den tidligere Sovjetunion. Andre samarbejdsformer bør udvikles med vigtige lande i Asien som Kina, Indien, Japan og Sydkorea med henblik på at fremme europæiske luftfartsinteresser, sikre fair konkurrence og tilskynde til reformer og modernisering af international civil luftfart. Også i andre verdensdele er der lande, som det vil være af interesse at gennemføre Fællesskabsforhandlinger med.

Hvad specielt angår Rusland, vil Kommissionen fremsætte forslag til Rådet om at få tildelt mandat til at føre forhandlinger på Fællesskabets vegne om indgåelse af en luftfartsaftale. Efter udvidelsen i EU er Rusland Fællesskabets fjerdestørste luftfartsmarked blandt tredjelandene. En fælles luftfartsaftale vil bl.a. skulle indeholde bestemmelser om markedsadgang, legale spørgsmål, frihed til overflyvning af Sibirien og samarbejde vedr. sikkerhed og miljøspørgsmål.

Ligeledes hvad specielt angår Kina, vil Kommissionen fremsætte forslag til Rådet om at få tildelt mandat til at føre forhandlinger på Fællesskabets vegne om indgåelse af en luftfartsaftale. Det kinesiske luftfartsmarked er et af de hurtigst voksende i verden, og der er fx nu flere kinesiske end japanske turister, der rejser til andre lande. Det må dog ifølge Kommissionen forventes at tage tid at forhandle om en omfattende luftfartsaftale. Forhandlingerne bør derfor gennemføres i faser, og de bør ud over traditionelle luftfartsspørgsmål omfatte sikkerhed, lufttrafikkontrol og industrielt og teknologisk samarbejde.

På det forestående Rådsmøde vil Kommissionen præsentere de tre meddelelser om Fællesskabets eksterne luftfartspolitik, herunder specielt luftfartspolitikken over for Kina og luftfartspolitikken over for Rusland.

## **2. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Spørgsmål om forhandlinger med tredjelande har været forelagt Udvalget den 29. november 2002, 21. marts 2003, 3. oktober 2003, 28. november 2003, 3. marts 2004, 4. juni 2004 og 1. oktober 2004 til orientering samt den 28. maj 2003 til forhandlingsoplæg.



**Dagsordenspunkt 6a: Forslag til forordning om information af flypassagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet og om udveksling af information om flyvesikkerhed mellem medlemsstater, KOM(2005) 48**

*Nyt notat.*

*Resumé: Med henblik på at forbedre omstændighederne for passagerernes flyvesikkerhed foreslår Kommissionen dels at sikre deres ret til oplysning om, hvilket luftfartsselskab, de skal rejse med, dels at sikre, at medlemsstaterne effektivt udveksler alle sikkerhedsrelevante oplysninger om luftfartsselskaberne.*

**1. Formål og indhold**

Forslaget er fremsendt den 21. februar 2005 i engelsk sprogversion. Forslaget er fremsat under henvisning særligt til Traktatens artikel 80, stk.2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Formålet med forslaget er todelt: Dels at sikre flypassagerers ret til oplysning om, hvilket luftfartsselskab, de skal rejse med, dels at sikre, at medlemsstaterne effektivt udveksler alle sikkerhedsrelevante oplysninger om luftfartsselskaberne.

I forslaget anfører Kommissionen, at flyvesikkerheden (safety) verden over reguleres inden for rammerne af Chicago-konventionen fra 1944 og FN-organisationen ICAO. Flyvesikkerheden er stigende i Europa, bl.a. som følge af en række forordninger og direktiver på området vedtaget i EU. Men der er ingen garanti for, at standarder og sikkerhedskriterier håndhæves ensartet i alle verdens lande.

EU-landene vedtog i 2004 det såkaldte SAFA-direktiv 2004/36, der skal være gennemført senest 30. april 2006, med henblik på etablering af et system for sikkerhedsmæssig kontrol af tredjelandes luftfartsselskaber, der beflyver Fællesskabets lufthavne, og for udveksling af information mellem medlemsstaterne herom.

På baggrund af ulykken ved feriebyen Sharm-El-Sheik i Egypten i januar 2004, da et egyptisk fly på vej til Paris styrtede ned, og alle 148 ombordværende - hovedsagelig franske turister på hjemrejse - omkom, mener Kommissionen, at der er behov for hurtigt at gennemføre bindende regler, i første omfang for at styrke passagerernes stilling over for flyselskabsbranchen og desuden for at sikre udvekslingen af relevant information mellem medlemsstaternes sikkerhedsmyndigheder.

Kommissionen oplyser, at den overvejer at fremsætte flere forslag med henblik på at forstærke flysikkerhedskontrollen i EU.

Hvad angår flypassagerernes ret til oplysning om, hvilket luftfartsselskab de skal rejse med, foreslår Kommissionen, at det luftfartsselskab eller det rejsebureau, der indgås kontrakt med, skal informere passageren om det transporterende luftfartsselskabs identitet. Hvis det transporterende selskab skiftes ud, skal kontraktselskabet straks informere passageren herom.

Forordningen skal være gældende for alle flyvninger, der starter fra en EU-lufthavn - eller fra en lufthavn i et tredjeland, hvis flyvningen er en del af en rejse, der indledes i EU, og hvor kontraktselskabet er etableret i EU. Forordningen skal gælde for såvel rute- som charterflyvning.

Hvad angår udveksling af information mellem myndighederne foreslår Kommissionen, at medlemslandene skal udarbejde en liste over de luftfartsselskaber, som det pågældende land har forbudt at flyve i sit luftrum, eller som er underlagt andre trafikrestriktioner af flyvesikkerhedsmæssige grunde. Kommissionen skal offentliggøre en samlet liste for alle EU-landene og være behjælpelig med informationsudvekslingen.

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

Ud over markedsføringslovens almindelige bestemmelser er der ikke dansk lovgivning, der stiller krav vedr. oplysning om identiteten af et transporterende luftfartsselskab. Dog gælder der oplysningspligt i henhold til forordning 323/1999 om computer-reservationssystemer (CRS) i nogle tilfælde af såkaldt code-sharing (hvor to luftfartsselskaber anvender deres selskabskoder på det ene selskabs fly).

Der er ikke dansk lovgivning, der stiller specifikke krav om myndighedernes offentliggørelse af information om luftfartsselskaber, der har fået flyveforbud.

Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser.

## **3. Høring**

Forslaget har været sendt i høring hos: Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, De Samvirkende Invalideorganisationer, Danmarks Rejsebureauforening, Dansk Handicap Forbund, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air A/S, Danish Air Transport ApS, Dansam, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, DALPA, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet, Københavns Lufthavne A/S, Maersk Air A/S, MyTravel Airways A/S, Novia, SAS, Servisair Danmark A/S, Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Sterling European Kommanditaktieselskab, Sun-Air of Scandinavia A/S og Association of Travel Managers in Denmark.

Af høringssvarene fremgår følgende:

*Erhvervsflyvningens Sammenslutning* mener, at forordningen må betragtes som et krav om at give passagererne fornødent grundlag for at træffe beslutning om fravalg af et luftfartsselskab, som de ikke ønsker at benytte. For at have denne mulighed mener Sammenslutningen, at listerne over luftfartsselskaber, der er udsat for restriktioner af sikkerhedsmæssige årsager, må være tilgængelige for passageren, når han reserverer billet, samt i lufthavne såfremt der skal skiftes selskab under rejsen.

Et luftfartsselskab, der kommer på de omtalte lister, vil næppe have lang levetid, da det formodes at ville blive fravalgt af passagererne. Det er derfor efter Sammenslutningens opfattelse tvingende nødvendigt, at der er detaljerede og klare regler for at optage et selskab på listen. Sådanne regler må forefindes og være godkendt inden iværksættelse af forordningen, og da optagelser på disse lister tilsyneladende ikke skal godkendes af Kommissionen eller eventuelt af EASA (det europæiske agentur for flyvesikkerhed), vokser kravet om klare og entydige regler. Det skal desuden være muligt at appellere optagelse på listen til en uvildig instans og at få erstatning, såfremt selskabet er ført på listen på et tvivlsomt grundlag. Sammenslutningen formoder, at en medlemsstat kan føre et luftfartøj på listen, selv om dette er registreret i en anden stat.

*Forbrugerrådet* hilser som udgangspunkt forslaget velkomment, hvorefter flyselskabets identitet skal oplyses ved reservationen, også i alle tilfælde af codesharing og wetleasing, herunder i forbindelse med pakkerejser, eftersom denne oplysning er en vigtig del af den tjenesteydelse, der sælges.

Man har forståelse for, at flyselskaber kan blive nødt til at foretage ændringer i forhold til det oprindeligt oplyste, og at passageren derfor øjeblikkelig skal informeres om det nye flyselskab.

Man finder imidlertid, at det er urimeligt, at passageren ikke i en situation, hvor der efter kontraktens indgåelse skiftes flyselskab, har mulighed for at opsigte aftalen. Dette gør efter Forbrugerrådets opfattelse formålet med forordningen - at forbrugeren skal kunne beslutte på et informeret grundlag - illusorisk.

*SAS* støtter udtalelser fra Association of European Airlines (AEA) og International Air Transport Association (IATA), som man vedlægger. Følgende fremgår heraf:

Man foreslår, at det i betragtning 3 tilføjes, at de fleste europæiske luftfartsselskaber, der anvender codesharing, har tilsluttet sig et sæt frivillige retningslinier for behandling af flypassagerer, hvorefter information om det transporterende luftfartsselskab skal gives, og at dette i vid udstrækning respekteres.

Man foreslår, at der i artikel 2.c i stedet for "kontraherende luftfartsselskab" defineres begrebet "den part, der accepterer reservationen", og at dette

anvendes i artikel 5. Formålet er, at det skal være den part, der styrer selve reservationen – hvilket kan være et luftfartsselskab eller et rejsebureau –, der skal bære ansvaret for information til passageren i tilfælde af ændring af transporterende luftfartsselskab, idet denne part har passagerens data.

Man foreslår endelig, at informationen til passageren i tilfælde af ændring ikke skal gives øjeblikkeligt, da dette ikke altid er muligt, men senest ved check-in.

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

Forslaget skønnes ikke at ville have sådanne konsekvenser.

#### **5. Nærheds- og proportionalitetsprincipperne**

I sit forklarende memorandum nævner Kommissionen ikke direkte spørgsmålet om overholdelse af nærheds- og proportionalitetsprincipperne.

Den gør opmærksom på, at det er nødvendigt at forhindre, at der gennemføres et antal nationale regler vedrørende information til passagererne om identiteten af det transporterende luftfartsselskab. Hertil kommer spørgsmålet om offentliggørelse og udveksling af information mellem medlemsstaterne om "sortlistede" luftfartsselskaber.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt. Flytrafikken er i vid udstrækning international, og en sikring af effektiv information til passagererne om flyselskaberne vil derfor bedst kunne foretages på fællesskabsniveau. Endvidere vurderes det, at en offentliggørelse og udveksling af informationer mellem medlemsstaterne bedst vil kunne foretages på fællesskabsniveau.

De foreslåede foranstaltninger findes ligeledes at stå i et rimeligt forhold til formålet med forordningen, således at også proportionalitetsprincippet er overholdt.

#### **6. Forhandlingssituationen**

Formandskabet stiler mod vedtagelse af forslaget på det forestående Rådsmøde. Der skønnes at ville være bred enighed i Rådet om forslaget.

#### **7. Dansk holdning**

Den danske regering er generelt positivt indstillet over for forslaget fra Kommissionen, idet man er enig i hovedprincipperne om, at passagererne bør sikres ret til information om det transporterende luftfartsselskab, og at det vil være hensigtsmæssigt at stille krav om udveksling af information om "sortlistede" luftfartsselskaber mellem medlemslandene.

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

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## **Dagsordenspunkt 6b: Forslag til forordning om rettigheder for personer med nedsat mobilitet i forbindelse med flyrejser, KOM(2005) 47**

*Nyt notat.*

*Resumé: Med henblik på at sikre, at personer, der af den ene eller anden grund er bevægelseshæmmede, kan have samme mulighed som alle andre for at rejse med fly, foreslår Kommissionen, at det forbydes at diskriminere mod bevægelseshæmmede i forbindelse med bestilling og gennemførelse af flyrejser, samt at der sikres bevægelseshæmmede den nødvendige gratis assistance i forbindelse med flyrejser.*

### **1. Formål og indhold**

Forslaget er fremsendt den 21. februar 2005 i engelsk sprogversion. Forslaget er fremsat under henvisning særligt til Traktatens artikel 80, stk.2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Formålet med forslaget er at forhindre diskriminering mod bevægelseshæmmede i forbindelse med bestilling og gennemførelse af flyrejser samt at sikre bevægelseshæmmede den nødvendige gratis assistance i forbindelse med flyrejser.

Kommissionen tager som sit udgangspunkt, at personer, der af den ene eller anden grund er bevægelseshæmmede, bør have samme mulighed som alle andre for at rejse med fly – og med alle andre transportformer, hvilket der er vedtaget eller vil blive foreslået lignende regler for.

For flytransportens vedkommende er dette blevet bekræftet af Kommissionens konsultationer med interesserede parter. Der har også her været enighed om, at kun sikkerhedsgrunde skal kunne betyde afvigelser herfra, og om, at de bevægelseshæmmede skal have alle ydelser stillet gratis til rådighed, således at omkostningerne fordeles på samtlige flypassagerer. Der har imidlertid været uenighed mellem luftfartsselskaber og lufthavne om, hvem af parterne der skal have ansvaret for assistancen i lufthavnene.

Kommissionen foreslår, at lufthavnsledelsen skal have det centrale ansvar. Denne kan lade lufthavnen udføre opgaverne selv eller overlade opgaver til andre. Finansieringen skal skaffes fra luftfartsselskaberne i forhold til deres samlede antal passagerer i den pågældende lufthavn.

Det forbydes at nægte at reservere en flybillet til en bevægelseshæmmed person og at nægte at transportere en sådan passager, hvis den pågældende møder frem på det fastsatte tidspunkt og sted. Kun i særlige tilfælde kan sikkerhedshensyn medføre afvigelser herfra.

Ved afrejse fra en lufthavn skal en bevægelseshæmmet passager, der har anmeldt sig mindst 24 timer forud, efter en nærmere specificeret liste gratis have hjælp og have stillet faciliteter til rådighed af lufthavnen, sådan at den pågældende kan nå sit fly. Hvis passageren ikke har anmeldt sig, skal lufthavnen udfolde alle rimelige anstrengelser, sådan at flyet kan nås. Samme fulde assistance skal ydes ved ankomster, mens der ved transit skal udfoldes alle rimelige anstrengelser.

Lufthavnsledelsen i lufthavne med mere end 2 millioner passagerer årligt skal fastsætte kvalitetsstandarder for sin assistance efter konsultation med luftfartsselskaber og organisationer for bevægelseshæmmede. Disse standarder skal offentliggøres. Et luftfartsselskab og en lufthavn kan aftale en højere standard mod separat betaling fra luftfartsselskabet.

Forslaget fra Kommissionen regulerer også servicekrav til luftfartsselskaberne for bevægelseshæmmede ombord, men i væsentligt mindre omfang end kravene til lufthavnene.

Endelig foreslås det, at medlemsstaterne skal udpege nationale instanser, der skal håndhæve forordningen og tage sig af klager, og medlemsstaterne skal fastsætte bøder for overtrædelse.

Forordningen skal være gældende for alle bevægelseshæmmede passagerer, der flyver fra, ankommer til eller rejser gennem en EU-lufthavn - eller flyver fra en lufthavn i et tredjeland til EU, hvis flyvningen er en del af en rejse, der indledtes i EU, og hvor det transporterende selskab er et EU-luftfartsselskab.

## **2. Lovgivningsmæssige konsekvenser.**

Ud over generelle regler for bygningers tilgængelighed er der ikke dansk lovgivning, der regulerer forholdene for bevægelseshæmmede i forbindelse med flyrejser.

Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser.

## **3. Høring**

Forslaget har været sendt i høring hos: Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, De Samvirkende Invalideorganisationer, Danmarks Rejsebureauforening, Dansk Handicap Forbund, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air A/S, Danish Air Transport ApS, Dansam, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, DALPA, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet, Københavns Lufthavne A/S, Maersk Air A/S, MyTravel Airways A/S, Novia, SAS, Servisair Danmark A/S, Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Sterling European Kommanditaktieselskab, Sun-Air of Scandinavia A/S og Association of Travel Managers in Denmark.

Af høringssvarene fremgår følgende:

De Samvirkende Invalideorganisationer er generelt meget tilfredse med Kommissionens forslag, som man finder vigtigt. Især ser man forslaget om solidarisk dækning af ekstraudgifter for mennesker med handicap i forbindelse med flyrejser som et væsentligt fremskridt.

Man mener, at der i artikel 5 om ret til bistand i lufthavne skal indføres et krav om, at ledsagelse skal kunne realiseres uden udgift for den rejsende.

I artikel 7 om kvalitetsstandarder for bistand skal indføres, at disse skal udarbejdes i dialog med handicaporganisationer, der repræsenterer rejsende personer med reduceret mobilitet. De bør også udarbejdes for alle lufthavne med under 2 mio. passagerer årligt, da de samme behov gør sig gældende der, som i store lufthavne.

I bilag I om bistand fra lufthavnene skal tilføjes, at "handling" skal omfatte alle nødvendige hjælpemidler, ikke kun kørestole eller førerhunde, men også fx respirator og rollator m.v. Desuden bør det fremgå, at rejsende skal gives mulighed for at benytte egne hjælpemidler, eksempelvis manuelle og gerne elektriske kørestole, ved afrejse, under transit og ved ankomst.

I bilag II om bistand fra luftfartsselskaber skal indføres, at rejsende skal gives mulighed for at medtage nødvendige hjælpemidler - eksempelvis to kørestole (én elektrisk og én manuel) - under rejsen. Dette er af væsentlig betydning - én er ikke nødvendigvis dækkende for behovet på destinationen for rejsen.

Bilag II skal tilføjes en formulering om, at den rejsende, med begrundelse i karakteren af den reducerede mobilitet, skal kunne anmode om særligt sædevalg uden ekstra udgift. Endelig skal det tilføjes, at den rejsende altid skal sikres plads ved siden af medrejsende eller ledsagere.

Man gør opmærksom på, at mennesker med reduceret mobilitet ofte vil have særligt behov for hjælp og støtte i selve kabinen, eksempelvis i form af assistance til at komme frem til særlige toiletter og i forbindelse med bespisning m.v.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning kan tilslutte sig, at der skal være gode muligheder for handicappede personer til at benytte fly, idet sådanne rejser kan gøres hurtigt og formentligt mere lempeligt end med tog og bus. Man kan også tilslutte sig, at assistance skal være gratis, og man kan umiddelbart tilslutte sig serviceydelse anført i bilagene.

Man kan ikke acceptere en afgift pålagt luftfartsselskaberne, da man herved efter Sammenslutningens opfattelse ville yde økonomisk støtte til lufthavnene uden hensyn til deres serviceniveau og uden konkurrence mellem dem.



Med henvisning til forslaget artikler om mulighed for at afvise handicappede, der ønsker flytransport, anfører Sammenslutningen, at hvis reservationen sker i god tid, kan der søges en aftale med luftfartsselskabet om en transport, som ellers ikke ville være mulig.

Forbrugerrådet henviser til høringssvaret fra De Samvirkende Invalideorganisationer.

Københavns Lufthavne A/S (CPH) anfører, at de europæiske lufthavne er forpligtet til at have et højt serviceniveau for bevægelseshæmmede, der anvender dem. Lufthavnen har i samarbejde med øvrige europæiske lufthavne udviklet og undertegnet et sæt frivillige retningslinier, som bl.a. indeholder et særligt regelsæt om opfyldelse af bevægelseshæmmedes behov, hvorefter lufthavnene skal sikre, at deres infrastruktur imødekommer behovene.

CPH oplyser, at man har god erfaring med tilvejebringelse af en hensigtsmæssig infrastruktur. Ligesom øvrige europæiske lufthavne er man dog principielt forbeholden over for, at det også skal påhvile lufthavnsoperatøren at tilvejebringe den egentlige passagerassistance til bevægelseshæmmede, og over for, at denne service skal etableres via et centralt system. Den operationelle, juridiske og økonomiske ordning i forbindelse med et sådant system er uhensigtsmæssig. Man mener ikke, at modellen er nødvendig for at sikre assistancen, og at den i sin grundidé strider mod EU-direktivet om ground handling og samtidig indebærer risikoen for at belaste luftfartsselskaber og lufthavnsoperatører yderligere.

Man anfører, at det ikke er undersøgt, om servicekvaliteten kan forbedres ved luftfartsselskabernes egen indsats, og at det ikke er bevist, at den vil blive bedret med et centralt system.

CPH vurderer derfor, at den bedste løsning vil være: 1) at forpligte begge parter til at opfylde deres ansvar, især luftfartsselskaberne mht. deres kontraktlige aftale med passageren; på grund af denne kontrakt bør ansvaret ligge hos luftfartsselskabet, 2) at lovgive mod diskriminerende tiltag i form af opkrævning af betaling fra de bevægelseshæmmede eller nægtelse af transport, 3) at gøre de bevægelseshæmmede opmærksom på deres rettigheder, samt 4) at give luftfartsselskaber og lufthavne mulighed for lokalt samarbejde for at etablere hensigtsmæssige assistanceordninger.

Med hensyn til artikel 5, stk. 1, om ret til bistand i lufthavne og artikel 9 om varsling af behov herfor mener CPH, at luftfartsselskaberne generelt beskytter deres information om passagerer, men at det vil være en forudsætning for succes, at luftfartsselskabernes data om bevægelseshæmmede passagerer overføres til lufthavnene i bookingøjeblikket. I dagens situation giver mindre end halvdelen af de passagerer, der modtager assistance, besked forud om deres behov, og der er risiko for, at dette forværres, hvis ikke dataudvekslingen fungerer særdeles

godt. CPH mener ikke, at et centraliseret system vil løse dette problem, og lufthavnene vil få mange klager, mens luftfartsselskaberne reelt ikke har mulighed for at tilskynde deres kunder til at give tidlig besked.

Med hensyn til artikel 6, stk. 2 og 3, om ansvar for bistand i lufthavne, anfører CPH, at eftersom luftfartsselskabernes betaling for ydelse af assistance skal være omkostningsbaseret, vil lufthavnsoperatørerne skulle udføre en aktivitet, der ikke giver dem noget afkast af deres investering, mens luftfartsselskaberne vil være beskyttet mod sådanne investeringer.

Beregningsmodellen for assistancedydelser er kompleks, og den stadige forandring i sammensætningen af lufttrafikken på en lufthavn gør det efter CPH's opfattelse umuligt at foretage en korrekt fordeling af omkostningerne mellem luftfartsselskaberne. Som følge af den foreslåede fordeling i et centralt system - i forhold til luftfartsselskabernes samlede antal passagerer - vil ruteselskaberne komme til at subsidiere charterselskaberne for at transportere bevægelseshæmmede, som i vid udstrækning er et målmarked for charterselskaberne.

Endelig mener CPH vedrørende artikel 7 om kvalitetsstandarder for bistand, at det i realiteten bliver luftfartsselskaberne, der fastsætter serviceniveauet, da de er brugerne af systemet og således skal betale for denne service. Presset mod luftfartsselskabernes omkostninger vil uundgåeligt føre til et lavt serviceniveau. Hvis lufthavnsoperatøren vælger et dyrere produkt end ønsket af luftfartsselskaberne, vil disse måske nægte at betale, og det centralt organiserede system vil bryde sammen.

SAS oplyser, at selskabet i de senere år har udviklet politik, rutiner og foranstaltninger for at gøre det lettere for personer med reduceret mobilitet at rejse på selskabets fly på samme betingelser som øvrige passagerer. Dette fremgår af de frivillige retningslinier for behandling af flypassagerer, som SAS sammen med andre selskaber har undertegnet. SAS har derfor ingen problemer med at tilpasse sig forslaget.

Principielt mener SAS dog, at regulering af international flytrafik skal ske på globalt niveau gennem den internationale luftfartsorganisation ICAO for at undgå særregler, herunder modstridende sådanne. For øjeblikket arbejdes der såvel i EU som i USA med nye regler, der adskiller sig væsentligt mht. organisering, finansiering og detaljering. Dette gør det yderligere påkrævet at stræbe efter international harmonisering.

Hvad angår Kommissionens forslag, deler SAS grundsynspunktet og hilser det velkommen, at rejsemulighederne kommer til at gælde på alle selskaber.

Man mener dog, at den foreslåede organisering og finansiering forhindrer flyselskaberne i at konkurrere med hinanden om service på dette område. Kommissionens forslag omfatter kun lufthavne med mere end 2 mio. passagerer årligt, hvilket kun er 8 ud af 100 lufthavne i Skandinavien. Herved

får selskaberne ikke mulighed for at sikre servicen på storlufthavnene, mens de via deres frivillige retningslinier sikrer den på de øvrige lufthavne. Visse flyselskaber, som er blevet kritiseret for ikke at tilbyde denne service, opererer mest på lufthavne med under 2 mio. passagerer.

SAS mener, at der ud over den service, som lufthavnene organiserer, skal være mulighed for egen-handling i lighed med andre handling-tjenester, på samme eller højere kvalitetsniveau. En sådan særlig mulighed for servicetilvalg bør efter SAS' opfattelse komplettere forslaget. Selskabet nævner her bl.a. kundens mulighed for at vælge højere service og mener, at konkurrence mellem luftfartsselskaberne vil fremtvinge forbedringer i lufthavnens eget system, mens et enkelt centralt system betyder en monopolsituation. Kunden vil få en mere smidig rejse, hvis luftfartsselskaberne kan udbyde service i hele rejsekæden, og luftfartsselskaberne får lettere ved at tage ansvar for alle passagerer i tilfælde af driftsforstyrrelser.

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

Forslaget skønnes ikke at ville have sådanne konsekvenser.

#### **5. Nærheds- og proportionalitetsprincipperne**

I sit forklarende memorandum nævner Kommissionen, at mange passagerer med nedsat mobilitet rejser mellem medlemslandene og derfor vil have stor nytte af beskyttelse, som er harmoniseret på et højt niveau. Uden harmonisering vil de i bedste fald have forskelligartede rettigheder og i værste fald ingen rettigheder, og de vil derved have svært ved præcist at kende deres rettigheder. Uden harmonisering vil luftfartsselskaberne skulle arbejde under forskelligartede regler og derved imødesee besværlige procedurer og højere omkostninger.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet en harmoniseret beskyttelse af rettighederne for luftfartspassagerer med nedsat mobilitet bedst kan løses på fællesskabsniveau.

De foreslåede foranstaltninger findes ligeledes at stå i et rimeligt forhold til formålet med forordningen, således at også proportionalitetsprincippet er overholdt.

#### **6. Forhandlingssituationen**

På det forestående Rådsmøde vil Kommissionen præsentere forslaget. Der skønnes ikke at ville være stor uenighed i Rådet om forslaget.

#### **7. Dansk holdning**

Den danske regering er umiddelbart generelt positivt indstillet over for forslaget fra Kommissionen, idet man er enig i hovedprincippet om, at personer, der af den ene eller anden grund er bevægelseshæmmede, bør have samme mulighed som alle andre for at rejse med fly.

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

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## Dagsordenspunkt 7: Eventuelt: Sovebusser

*Nyt notat*

### 1. Baggrund og Indhold.

Fra dansk side har man bedt om at få tilføjet et dagsordenspunkt under eventuelt vedrørende sovebusser.

Baggrunden er de to alvorlige trafikulykker i Tyskland, hvor danske sovebusser var involveret.

I dag findes der ikke udstyr til busser, så det er muligt for passagererne at være fastspændte, når de ligger ned. EU-reglerne stiller krav om at alle nye busser skal være udstyret med sikkerhedssele ved siddepladserne. En passager, der sidder på pladsen skal anvende selen.

Med sæderne i almindelig oprejst position skal sovebusserne med andre ord efterleve de gældende EU-regler vedrørende sædestyrke, seler mv. Når sæderne konverteres til horisontal position/soveposition er der imidlertid ingen fælles EU-regler.

Danmark har gennemført og notificeret skærpede tekniske sikkerhedskrav til sovebusser. Transporten med sovebusser er imidlertid som hovedregel international, og der ikke findes harmoniserede regler på området, hvilket har medført forskellige nationale regler.

Danmark har derfor rejst sagen på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 21. april 2005 med henblik på skabe opbakning til, at Kommissionen fremsætter fælles regler på området.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.