

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 20. september 2007
J. nr. 122-21

EU- og Luftfartskontoret

Rasmus Winkelmann Ottesen
Telefon 33 92 43 65
rwo@trm.dk

**Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi)
den 1.-2. oktober 2007**

Dagsordenpunkt 1: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om liberalisering af posttjenester	2
Dagsordenpunkt 2: Europæiske Satellit Radionavigations Programmer	30
Dagsordenpunkt 3: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om en trafikikkerhedsplan for den Europæiske vejinfrastruktur	36
Dagsordenpunkt 4: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem	44
Dagsordenpunkt 5: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet	48
Dagsordenpunkt 6: Relationer med 3. lande	52
Dagsordenpunkt 7: Meddelelse fra Kommissionen om handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne	54



Dagsordenpunkt 1: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om liberalisering af posttjenester

Kommissionens forslag til ændring af Europa-Parlamentets direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet, som ændret ved direktiv 2002/39/EF af 10. juni 2002 om ændring af direktiv 97/67/EF, for så vidt angår yderligere åbning af Fællesskabets marked for posttjenester, KOM (2006) 594. (3. Postdirektiv)

Forslaget er offentliggjort af Europa-kommissionen den 18. oktober 2006 - dansk sprogversion af forslaget er dateret den 26. oktober 2006.

Resumé

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

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

1. Baggrund og indhold

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

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

Europa-kommissionen stiller i direktivet forslag om, at konkurrencen gives fri på EU's postmarkeder i 2009 (eneretten for de befordringspligtige postvirksomheder afskaffes). Dermed vil den mældato, der er fastsat i det nuværende postdirektiv (97/67/EF og 2002/39/EF), blive overholdt. Det foreslåede nye direktiv er sidste skridt i en lang reformproces, der gradvis har indskrænket



eneretten. Processen har endvidere tilskyndet enkelte medlemslande til helt at ophæve eneretten, medens andre medlemslande har offentliggjort planer om at indføre fri konkurrence på postmarkederne inden 2009.

Posttjenesterne i Europa er omfattet af postdirektivet fra 1997 og 2002. Direktivet indeholder rammebestemmelser som sikrer borgerne et vist serviceniveau (postvirksomhederne pålægges befordringspligt) samtidig med at eneretsområdet gradvist er blevet reduceret. I starten omfattede eneretten alle forsendelser under 350 gram, en grænse der i 2002 blev sat ned til 100 gram og 1. januar 2006 til 50 gram (Danmark reducerede allerede 1. januar 2005 eneretten til 50 gram).

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

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

- Forslaget fastholder det nugældende direktivs krav om, at befordringspligten som minimum skal omfatte postbefordring i indlandet og til udlandet af breve op til 2 kg og pakker op til 10 kg (i Danmark 20 kg), samt postbefordring af rekommanderede og forsikrede forsendelser (forsendelser med angiven værdi). Endvidere præciserer forslaget, at taksterne for de befordringspligtige tjenester skal stå i forhold til omkostningerne (omkostningsægthed), herunder at taksterne skal stimulere effektivitetsgevinster, der bliver til gavn for brugerne. Pligten til at sørge for, at posttjenesterne kan benyttes til overkommelige takster, fastholdes i forslaget, ligesom medlemsstaterne over for den/de udpegede befordringspligtige virksomheder kan forlange, at der skal gælde landsdækkende enhedstakster for enkeltforsendelser - "en landsdækkende styktakst" for eksempelvis et brev der er frankeret med et frimærke.
- Med indførelsen af fri konkurrence på EU's postmarkeder giver forslaget medlemslandene mulighed for, når det er nødvendigt for at beskytte brugernes interesser og/eller fremme effektiv konkurrence, og når de nationale forhold tilsiger det, at give andre postvirksomheder adgang på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår til følgende dele af



den postale infrastruktur hhv. posttjenesterne: postnummersystem, adressedatabase, postboks, postkasser og brevindkast samt oplysninger om adresseforandring, eftersendelse og returnering.

- Forslaget giver endvidere medlemsstaterne en række muligheder for, såfremt dette måtte vise sig nødvendigt, at støtte befordringspligten på områder, hvor befordringspligten udgør en urimelig økonomisk byrde for den/de befordringspligtige postvirksomheder – f.eks. via statsstøtte, offentlige udbud, kompensationsfonde og udligning af omkostningerne mellem operatørerne.
- EU-reguleringen stiller i dag krav om, at der skal være interne regnskabsystemer/produktøkonomiopgørelser hos den befordringspligtige postvirksomhed for at sikre gennemsigtighed og med henblik på at undgå ulovlig krydssubsidiering. Hvis en medlemsstat ikke har givet eneret på nogen posttjenester og ikke har oprettet en udligningsfond for at sikre de befordringspligtige tjenester, kan medlemsstaten beslutte ikke at stille de nævnte krav til den befordringspligtige virksomheds regnskaber.

Regnskabsreglerne i forslaget er nu tilpasset en situation, hvor eneretten er afskaffet. Det indebærer, at såfremt en medlemsstat ikke har oprettet en mekanisme f.eks. en udligningsfond, der kan finansiere varetagelsen af de befordringspligtige posttjenester, og konkurrencen på markedet fungerer effektivt, kan medlemsstaten beslutte at undlade at anvende de førnævnte regnskabsopgørelser. I modsat fald skal der efter forslaget udarbejdes interne regnskabsopgørelser, som gør det muligt at sondre mellem befordringspligtige posttjenester, som støttes økonomisk via eksempelvis en udlignings- eller kompensationsfond og andre posttjenester. Den befordringspligtige virksomhed vil, som hidtil, i lighed med andre erhvervsvirksomheder, være omfattet af de almindelige konkurrenceretlige regler.

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



Endvidere foreskriver forslaget, at den/de nationale forvaltningsmyndigheder samarbejder med de national forbruger- og konkurrencemyndigheder samt de postale forvaltningsmyndigheder i EU.

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

2. Gældende dansk ret

- Lov nr. 472 af 9. juni 2004 om postbefordring.
- Bekendtgørelse nr. 1312 af 14. december 2004 om koncession for Post Danmark A/S.
- Bekendtgørelse nr. 1313 af 14. december 2004 om postvirksomhed og postbefordring.

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

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist 17. november 2006 og er endvidere sendt i ekstra høring med frist den 6. december 2006.

Beskæftigelsesministeriet, Justitsministeriet, Forsvarsministeriet, Finansministeriet, Miljøministeriet Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling, Transport- og Energiministeriet, Statsministeriet, Skatteministeriet, Udenrigsministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Forbrugerrådet, Konkurrencestyrelsen, Amdsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark/Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri, Danmarks Rederiforening, FDM, Bilimportørerne, Landsorganisationen i Danmark, Fagforbundet 3 F, Post Danmark A/S, CityMail Denmark A/S, Danske Dagblades Forening, HK Post & Kommunikation, HK/STAT, Posttilsynet, Statsansattes Kartel.



Forslaget er sendt i ekstra høring til følgende modtagere:

Dansk Fagpresse, Det centrale Handicapråd, Dansk Blindesamfund, Dansk Postordre Handel, Dansk Magasinpresses Udgiverforening, Håndværksrådet, Danske Fragtmænd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Landsbysamfund, Danske Lokalaviser/Provinsens Distriktsblade, Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder, Distributions Services A/S, Forbruger-Kontakt a-s, Bladkompagniet, Danske Distriktsblade ApS, Ugeaviserne - Foreningen af danske lokale ugeaviser

Af høringssvarene fremgår følgende:

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

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

I artikel 12 foreslås det, at landsdækkende ensartede priser skal begrænses til udelukkende at omfatte forsendelser der betales stykvis, f.eks. forsendelser frankeret med frimærker. Det fastslås endvidere, at priserne skal være omkostningsbestemte. Post Danmark kan fuldt ud tilslutte sig dette, idet det er selskabets opfattelse, at taksterne for de respektive produktvarianter skal relatere sig til de processer og dermed omkostninger, der er forbundet med dem. En omkostningsrelateret prissætning af brevprodukterne, vil tillige være nødvendig for at Post Danmark kan konkurrere på lige vilkår med de konkurrenter, der vil entrere markedet.

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



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

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

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

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

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

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

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

Emnet vedrørende Post Danmarks adressedatabase blev behandlet grundigt ved seneste lovrevision. Post Danmarks ret til at oprette og anvende en modtagerdatabase er givet som compensation for, at selskabet, modsat andre postvirksomheder, er pålagt en befordringspligt. Post Danmark vil ikke have indvendinger imod, at andre postvirksomheder får en tilsvarende adgang til offentlige registre, som selskabet har.

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



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

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

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

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

DI har følgende mere detaljerede kommentarer til direktivforslaget:

- DI er enig med EU-Kommissionen i, at tvungen brug af ensartede priser i et konkurrencepræget marked ikke vil være hensigtsmæssig. DI kan således tilslutte sig forslaget om, at landsdækkende ensartede priser begrænses til at omfatte forsendelser der betales stykvis, f.eks. forsendelser frankeret med frimærker. Der kan således ske en markedsbaseret prisfastsættelse for forsendelser, der eksempelvis afsendes i større volumen eller forbehandles af afsender. Der vil dog næppe være grundlag for en geografisk baseret prisdifferentiering.
- DI anser det ikke for hensigtsmæssigt, at finansieringen af befordringspligten sker gennem statstilskud eller gennem etableringen af en fond, som modtager tilskud fra andre postoperatører. Det vil i praksis være særdeles vanskeligt at foretage en beregning af meromkostningerne ved befordringspligten, idet dette ville kræve, at der opstilles en model for, hvorledes operatøren optimalt ville agere, såfremt selskabet ikke var pålagt nogle pligter.
- DI støtter, at distribution af breve under 50 gram kræver licens med tilhørende krav om et veldefineret serviceområde og betinget af universelle serviceforpligtelser, kvalitetskrav etc. Ved denne model sikres det,



at der er lige konkurrencevilkår mellem de operatører, som vil operere på markedet for breve under 50 gram.

- I henhold til direktivforslagets artikel 11a skal medlemsstaterne sikre, at der skabes lige adgang til en række elementer i den postale infrastruktur, herunder adressedatabase, postnummersystem og postbokse. Det er, ifølge DI, afgørende at denne forpligtelse, som det også nævnes i direktivforslaget, ses i lyset af de nationale forhold. Her er det særlig relevant at se på, hvilke infrastrukturelementer, der i særlig grad er knyttet til befordringspligten.
- Direktivforslaget levner medlemsstaterne en betydelig frihed til at implementere i overensstemmelse med nationale forudsætninger. Gennemførelsen i Danmark kan derfor være af stor betydning for udviklingen af postsektoren. DI skal på den baggrund opfordre til, at der tages stilling til udmøntning af direktivet i Danmark, før dette er vedtaget i EU-regi.

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

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

Med hensyn til direktivforslagets regulering af både befordringspligtens omfang og standarderne herfor er det CityMail Danmarks opfattelse, at man bør overveje mere fleksible regler, der er bedre tilpasset den dynamik og de ændringer, som kommunikations- og logistikmarkederne har undergået siden begyndelsen af 90'erne. For eksempel bør man nøje overveje om der faktisk er behov for en minimum omdeling på 5 dage i hele EU. Tilsvarende må det være tilstrækkeligt, at man fastsætter krav til befordringshastigheden, hvorfor krav til uddelingsfrekvensen er overflødige. Endelig er det CityMail Denmark's standpunkt, at fastsættelsen af enhedstakster indskrænkes til kun at omfatte enkeltforsendelser.

Hvad angår finansieringen af befordringspligten bør det nøje undersøges hvorvidt der overhovedet består et behov for at finansiere udbuddet af tjenester un-



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

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

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

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

Endelig er det glædeligt at konstatere, at man fra Kommissionens side ønsker at sikre indførelsen af effektive og gennemskuelige regnskabssystemer og regler for de beforderingspligtige virksomheder. Det er væsentligt at sådanne regnskabssystemer er gennemskuelige for at forhindre at den beforderingspligtige virksomhed misbruger sin dominerende stilling.

Dansk Erhverv/HTSI hilser Kommissionens forslag om liberalisering af postmarkedet den 1. januar 2009 velkomment.

De finder det afgørende for leverancen af prisbillig post af høj kvalitet, at markedet konkurrenceudsættes. Erfaringerne fra blandt andet Sverige, der har et



liberaliseret postmarked, viser tydeligt, at dette er til gavn for både forbrugere og virksomheder.

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

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

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

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

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

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

1. Fremtiden for befordringspligten

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



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

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

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

2. Moms på postydelser

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Fagligt Fælles Forbund (Industrigruppen 3 F) anfører, at man i forbindelse med de tidligere gennemførte høringer om direktiv 97/67 og tillægsdirektiv 2002/39/EF har taget afstand fra en fuld åbning af det indre marked for



posttjenester, idet 3F finder, at en sådan åbning vil skade mulighederne for at finansiere den universelle service og føre til forringelse af dennes omfang og kvalitet.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Forslaget stiller krav til medlemsstaterne om, at de vurderer, om der i en liberaliseret postsektor kan identificeres en række postinfrastrukturer eller -tjenester, som den befordringspligtige virksomhed udbyder, der bør gøres tilgængelige for andre operatører, som udbyder tilsvarende tjenester. Det drejer sig fx om adgang til hhv.: postnummer system, adressedatabase, postboks, postkasser, oplysninger om adresseændringer og returservice.

I direktivforslaget begrænses dette krav til medlemsstaterne til, at de alene skal træffe en informeret beslutning om behovet for og udstrækningen af en sådan regulering. Efter Konkurrencestyrelsens vurdering bør det drøftes, om man på EU-plan skulle overveje modeller for tredjeparts adgang til den befordringspligtige virksomheds postboks, adressedatabase mv. Det skyldes, at det ud-



over eneretten i høj grad er problemer med adgang til ovennævnte infrastrukturer/tjenester, som fra konkurrenternes side hævdes at hindre deres adgang til markedet.

Det Centrale Handicapråd mener, at det må sikres, at der fortsat kan tages hensyn til de særlige forhold for blinde i relation til posttjenester. Dette er allerede nævnt i direktivudkastet men på en måde, som kan vise sig at være utilstrækkelig i en situation, hvor der bliver fri konkurrence på markedet.

En generel hjemmel til at videreføre eksisterende ordninger, som direktivforslaget foreslår, tager ikke højde for de vanskeligheder, der vil være ved at fastholde nationale ordninger, hvor en bestemt leverandør er forpligtet på at levere blindeforsendelser gratis, når andre leverandører, som skal indgå i den fri konkurrence, ikke har tilsvarende forpligtelser.

Rådet vil derfor anbefale, at interessenter på dette område inviteres til dialog om, hvordan man fortsat kan sikre gratis blindeforsendelser i en situation, hvor markedet for posttjenester gives helt frit.

Dansk Blindesamfund hilser det velkommen, at muligheden for at opretholde og indføre gratis postbefordring for blinde og svagsynede nu er medtaget i direktivets artikel 12. Der er imidlertid flere forhold som gør, at direktivteksten ikke sikrer en videreførelse af blindeforsendelsesordningen i et liberaliseret marked.

Direktivforslaget omtaler en mulighed, men ikke en forpligtelse til at opretholde eksisterende ordninger med blindeforsendelser. Dansk Blindesamfund har gennem European Blind Union påpeget nødvendigheden af at forpligte EU's medlemslande til at sikre, at gratis postservice er til rådighed for blinde og svagsynede og de organisationer, som servicerer dem, for på den måde at kompensere blinde og svagsynede, som er afhængige af at modtage trykt materiale på alternative medier.

Blindesamfundet henviser til, at blindeforsendelser i dag er en del af koncessionsvilkårene for Post Danmark A/S, som finansierer ordningen over den øvrige postvirksomhed. Som konsekvens af konkurrencen på et liberaliseret marked, er det nærliggende at mene, at der vil blive tale om en anden finansieringsform i fremtiden. Blindesamfundet frygter således, at det vil medføre forringet service for blinde og svagsynede, når ordningen underlægges markedsvilkår, uden at der samtidig stilles garanti for ordningens videreførelse i den form, som kendes i dag.

Det nævnes, at det forhold, at Danmark sammen med de fleste andre lande har tiltrådt Verdenspostkonventionens artikel 8.4., ikke er en sikkerhed mod forringelser af den nationale ordning med blindeforsendelser, da konventionen alene omfatter grænseoverskridende post. Ifølge Dansk Blindesamfund understreges denne tvivl af forslagets indledende bemærkninger, pkt. 3.3.4 om styrkelse af



forbrugerbeskyttelsen samt forudsætningernes pkt. 23, lægger de internationale forpligtelser i henhold til postkonventionen til grund for bevarelsen af ordningen med blindeforsendelser. Desuden peges der på, at konventionen i øvrigt udløber med udgangen af 2009.

Dansk Fagpresse hilser liberaliseringen velkommen og ser det som et væsentligt skridt frem mod at få skabt en hårdt tiltrængt konkurrence på distributionsmarkedet. Derfor kan man fuldt ud tilslutte sig, at alle ene- og særrettigheder i postsektoren bliver afskaffet fra 2009.

Foreningen finder det vigtigt, at befordringspligten opretholdes, og at den bl.a. kommer til at omfatte blade, tidsskrifter og aviser.

Foreningen mener videre, at det ligeledes er af afgørende betydning, at den befordringspligtige virksomhed anvender de samme takster over hele landet, så man ikke kommer i en situation, hvor taksterne for blade, tidsskrifter og aviser bliver betydeligt højere ved forsendelse til tyndt befolkede områder end til byområderne. Både mediepolitisk og regionalpolitisk vil det være et uheldigt signal, hvis det bliver dyrere at modtage trykte medier i de tyndt befolkede områder.

Dansk Fagpresse ser med tilfredshed på, at direktivet giver mulighed for, at der kan ske alternativ finansiering af befordringspligten – herunder at det er muligt gennem statsstøtte at holde det befordringspligtige selskab skadesløs for de ekstra omkostninger herved.

Foreningen finder det desuden væsentligt, at der fortsat ikke opkræves moms af de befordringspligtige ydelser. Et stort antal uge- og månedsblade udgives af foreninger, der ikke er momspligtige, og derfor ikke kan modregne momsen fuldt ud. En beslutning om i forbindelse med liberaliseringen at lægge moms på befordringspligtige ydelser vil være et hårdt slag for foreningsDanmark, der allerede er økonomisk hårdt ramt som følge af portostøttens afskaffelse 1. marts 2004.

Dansk Fagpresse kan også støtte, at der – som foreslået i direktivet – sker en styrkelse af tilsynet og behandlingen af klager over den befordringspligtige virksomhed.

HK/Post & Kommunikation anfører, at UNI-Europa Postal, der repræsenterer mere end 1 mio. postansatte inden for EU, har opfordret Ministerrådet og EU-Parlamentet til at afvise forslaget om fuld liberalisering fra 2009 som uforvarsligt med den begrundelse, at det vil undergrave postservicens hovedopgave: en effektiv og landsdækkende postbetjening af høj kvalitet til en overkommelig pris for alle borgere.



HK/Post & Kommunikation deler UNI-Europa Postal's synspunkter på området og henviser til en udtalelse af 19. oktober 2006 fra denne organisation. Til lige deler HK/Post & Kommunikation også de synspunkter, som 3F har givet udtryk for i denne sag.

Herudover stiller HK/Post & Kommunikation sig undrende over for, at en gennemførelse af forslaget forventes at have positiv indflydelse på beskæftigelsen, da hidtidig erfaring taler for det modsatte, og organisationen mener derfor ikke, at der er belæg for denne påstand.

Af den medsendte udtalelse af 19. oktober 2006 fra UNI -Europa Postal fremgår det bl.a., at uagtet Kommissionen til stadighed lovpriser princippet om en universel befordringspligt, giver Kommissionen ikke noget brugbart svar på spørgsmålet om, hvordan det garanteres, at denne befordringspligt finansieres. Der peges på, at finansieringen af pligten i dag er garanteret af et meget begrænset monopol (breve op til 50 gram), et monopol som Kommissionen vil afskaffe, men som er den eneste finansieringsmetode, som har vist sig anvendelig.

Desuden peges på, at alle erfaringer med kompensationsfonde til finansiering af befordringspligten indtil nu har vist, at disse fonde ikke fungerer. UNI-Europa Postal anfører desuden, at man finder, at flere virksomheder ikke skal dele befordringspligten. Private postvirksomheder er alene interesseret i at få overskud og ikke i at varetage postbefordring, som giver underskud.

UNI-Europa Postal er især bekymret for de beskæftigelsesmæssige konsekvenser, som forslaget medfører – både i antallet og kvaliteten i arbejdspladserne. Det nævnes, at siden liberaliseringen af postmarkedet begyndte, er der for hver 10 tabte arbejdspladser kun etableret en eller to nye. Der er en række årsager hertil, herunder ny teknologi, men hovedårsagen har været liberaliseringen og erfaringerne hermed har været usikre arbejdsbetingelser med dårlige løn- og arbejdsforhold. I længden vil denne udvikling have meget mere vidtrækkende negative konsekvenser for EU.

Da Kommissionens forslag ikke giver svaret på, hvordan befordringspligten finansieres, er det opfattelsen, at Kommissionen bør genoverveje sagen og fremkomme med et forslag til regulering af posttjenesterne, som lever op til forventningerne hos den brede offentlighed.

Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder byder en fuld liberalisering af postsektoren velkommen, og er derfor positivt stemt over for det overordnede formål med Kommissionens udkast til nyt postdirektiv.

Kommissionens forslag synes efter foreningens opfattelse imidlertid at overse, at en forudsætning for en reel liberalisering af postsektoren og opnåelse af de samfundsøkonomiske gevinster, dette kan medføre, er, at private virksomheder



kan konkurrere med de gamle statsmonopoler på lige og fair konkurrencevilkår, hvilket blandt andet omfatter fravær af krydssubsidiering.

En reel liberalisering forudsætter lige konkurrencevilkår

Kommissionen ønsker med forslaget til nyt postdirektiv at gennemføre en fuld liberalisering af postsektoren. Brancheforeningen byder et sådant initiativ velkommen og er enig i 5. betragtning til direktivets præambel, hvorefter fuldførelse af et indre marked for posttjenester er et middel til at fremme væksten og skabe flere og bedre jobs. Disse samfundsøkonomiske gevinster ved en liberalisering vil dog kun kunne realiseres, hvis der gennemføres en *reel* liberalisering af postsektoren. En reel liberalisering forudsætter, at private virksomheder vil være i stand til at konkurrere med de gamle statsmonopoler på lige konkurrencevilkår.

Så længe de gamle statsmonopoler på den ene eller den anden måde stadig har nogle konkurrencemæssige fordele i kraft af at være det gamle statsmonopol, vil en reel liberalisering af postsektoren være i fare, og dermed vil også de potentielle samfundsøkonomiske fordele være i fare. Det forhold, at de tidligere statsmonopoler ikke længere vil have et lukrativt eneretsområde, medfører ikke samtidigt, at de særlige fordele, disse virksomheder har, forsvinder. Dette er desto mere tilfældet, hvor de gamle statsmonopoler i fremtiden vil modtage en finansiel kompensation for udførelse af public service-opgaver.

Brancheforeningen mener derfor, at Kommissionens forslag i højere grad, end tilfældet er, bør bidrage til at sikre, at de gamle statsmonopoler ikke kan anvende deres specielle fordele til at konkurrere med private virksomheder, men at der i stedet eksisterer lige konkurrenceforhold i postsektoren uden mulighed for krydssubsidiering.

Det anføres, at direktivets artikel 14 ikke afspejler retspraksis, for så vidt angår beregning af nettoomkostninger ved befordringspligten

Det fremgår af forslaget artikel 7, stk. 1, at "[m]ed virkning fra 1. januar 2009 undlader medlemsstaterne at udstede eller opretholde ene- eller særrettigheder til opretholdelse og drift af postbefordrende virksomheder. [...]"

Af stk. 3 fremgår, at "[h]vis en medlemsstat fastslår, at befordringspligten som omhandlet i dette direktiv medfører en nettoomkostning og udgør en urimelig økonomisk byrde for den eller de befordringspligtige virksomheder, kan den:
a) indføre en mekanisme, hvorefter den eller de pågældende virksomheder kompenseres med offentlige midler b) fordele nettoomkostningerne ved befordringspligten mellem postbefordrende virksomheder og/eller brugere."

I forlængelse heraf indeholder artikel 14 de principper, som skal anvendes til fordeling af omkostninger mellem tjenester og produkter relateret til befor-



dringspligten (public service-opgaven) og tjenester og produkter, som ikke er relateret til beforderingspligten. Det fremgår direkte af artikel 14, at formålet med denne artikel er at kunne beregne nettoomkostningerne ved opfyldelse af beforderingspligten.

Brancheforeningen er enig med Kommissionen i, at der er brug for at kunne beregne nettoomkostningerne ved beforderingspligten, samt at det er en fordel, at alle postvirksomheder med en beforderingspligt foretager en ensartet fordeling af omkostninger.

En korrekt beregning af nettoomkostningerne ved beforderingspligten forudsætter imidlertid, at de fordelingsprincipper, som anvendes, reelt kan anvendes til at opgøre disse omkostninger. Det er derfor nødvendigt, at de i postdirektivet foreslåede fordelingsprincipper ikke er "tilfældige", men at de tjener til at opfylde de krav til omkostningsfordeling, som er krævet i retspraksis.

Det er ikke forklaret nærmere i forslaget, hvorfor Kommissionens ønsker at anvende den metode, der er valgt i artikel 14, herunder om Kommissionen måtte mene, at denne metode er specielt godt egnet til at opgøre omkostningerne ved beforderingspligten (og eventuelt sikre mod krydssubsidiering).

De i artikel 14 beskrevne principper til fordeling af omkostninger er for det første ikke i overensstemmelse med retspraksis vedrørende beregning af omkostningerne ved udførelse af en tjeneste af almen økonomisk interesse, og for det andet er disse principper ikke i overensstemmelse med forslagets betragtning 20, hvorefter nettoomkostningerne ved beforderingspligten skal beregnes som *"forskellen mellem nettoomkostningerne for en udpeget virksomhed ved drift med og uden denne pligt"*.

EF-Domstolen har i Altmark-dommen af 24. juli 2003¹ fastlagt, hvilke betingelser der skal være opfyldt for, at offentligt tilskud til levering af ydelser til opfyldelse af forpligtelser til offentlig tjeneste ikke udgør statsstøtte. Tredje betingelse vedrører kompensationens størrelse:

"For det tredje overstiger kompensationen ikke, hvad der er nødvendigt for helt eller delvist af dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelse af forpligtelserne."

Hvis bestemmelsen i postdirektivet vedrørende beregning af nettoomkostninger ved beforderingspligten skal have nogen praktisk anvendelse, herunder bidrage til at sikre mod overkompensation, bør disse nettoomkostninger beregnes med udgangspunkt i det tredje kriterium i Altmark-dommen. Det tredje kriterium lægger op til, at der skal kompenseres for yderligere nettoomkostninger, virksomheden må afholde ved opfyldelse af forpligtelsen til of-

¹ EF-Domstolens dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, *Altmark*.



fentlig tjeneste, hvilket er i overensstemmelse med præambelens 20. betragtning i direktivforslaget:

"[...] Nettoomkostningerne ved at opfylde befordringspligten bør således, på den nationale forvaltningsmyndigheds ansvar, beregnes som forskellen mellem nettoomkostningerne for en udpeget virksomhed ved drift med og uden denne pligt. Ved beregningen skal der tages hensyn til alle andre relevante elementer, herunder markedsmæssige fordele, som en virksomhed får ved at være udpeget til at varetage den fortjeneste, der er omfattet af befordringspligten, retten til en rimelig fortjeneste og incitament til omkostningseffektivitet."

20. betragtning i direktivforslaget synes dermed at være i overensstemmelse med EF-Domstolens praksis, mens artikel 14, som udover at opgøre de direkte omkostninger også fordeler fællesomkostninger, synes at stride direkte mod retspraksis.

Direktivets artikel 14 findes allerede i det eksisterende direktiv og blev indsat i direktivet på et tidspunkt, hvor Altmark-dommen endnu ikke var blevet afsagt. Det er derfor beklageligt, at direktivets artikel 14 ikke er blevet taget op til fornyet overvejelse i lyset af senere udvikling i retspraksis.

Det er derfor Brancheforeningens opfordring, at Folketinget arbejder for, at formuleringen i artikel 14 ændres således at den bringe i overensstemmelse med retspraksis for beregning af nettomeromkostninger, således som udtrykt i Altmark-dommen. Kun herved sikres det, at der ikke forekommer overkompensation.

Kommissionens forslag synes at negligere krydssubsidieringsproblematikken

Det er Brancheforeningens opfattelse, at overvågning af krydssubsidiering i medlemsstaterne ikke bør foretages af medlemsstaterne selv.

Det fremgår af 25. betragtning i præambelen til Kommissionens forslag til nyt postdirektiv, at medlemsstater selv frit bør kunne afgøre, hvordan krydssubsidiering skal overvåges. Denne betragtning skal ses i sammenhæng med det nedenfor anførte vedrørende fjernelse af henvisningen til "krydssubsidiering" i det eksisterende direktivs 28. betragtning.

Brancheforeningen mener, at det er højst betænkeligt at lade de enkelte medlemsstater selv overvåge krydssubsidiering i deres medlemsstater.

Overvågningen af krydssubsidiering bør – ligesom enhver anden monitorering af statsstøttereplernes overholdelse – ligge hos Kommissionen. At overlade det til medlemsstaterne selv at overvåge, om der foregår krydssubsidiering, vil være som at sætte ræven til at vogte gæs.



Overdragelse af overvågningen til medlemsstaterne vil kunne medføre uensartede konkurrencesituationer i de enkelte medlemsstater, hvilket vil lægge hindringer i vejen for fuldførelse af et indre marked for posttjenester.

Afskaffelsen af al krydssubsidiering er en afgørende forudsætning for, at der kan ske en reel liberalisering af postsektoren, og dette er for vigtig en opgave til at blive overladt til medlemsstaterne.

På denne baggrund er præambelens 25. betragtning såvel i strid med tankerne bag direktivet og en markant fravigelse fra de almindelige principper, der gælder inden for statsstøtteområdet.

Det er derfor Brancheforeningens opfordring, at Folketinget arbejder for, at præambelens 25. betragtning udgår, og at det således er de almindelige statsstøtteretlige principper, der gælder. Disse tilsiger, at det overlades til Kommissionen at overvåge krydssubsidiering i de enkelte medlemsstater.

Den eksisterende præambels sammenkædning mellem krydssubsidiering og opdeling af regnskaber bør ikke fjernes

En reel liberalisering af postsektoren og realisering af de potentielle samfundsøkonomiske gevinster forudsætter lige konkurrencevilkår, herunder fravær af krydssubsidiering.

Det er derfor overraskende for Brancheforeningen at kunne konstatere, at det eksisterende direktivs 28. betragtning, hvorefter regnskabsmæssig adskillelse er et middel til at *undgå krydssubsidiering*, er fjernet. Ligeledes er bemærkningen om den konkurrenceskadelige effekt af krydssubsidiering fjernet. Tilbage står kun en ny artikel 26, hvorefter der stadig skal opretholdes en vis regnskabsmæssig adskillelse. Enhver omtalt af krydssubsidiering er således gleDET ud af direktivet.

Både de fordele, de gamle statsmonopoler på den ene eller anden måde har, herunder momsfrigtagelsen, og den kompensation, nogle gamle statsmonopoler vil modtage for udførelse af public service-opgaver/befordringspligten, kan potentielt anvendes til at krydssubsidiere andre forretningsområder. Der er derfor også efter en *de jure* liberalisering - og for at sikre en *de facto* liberalisering - behov for bestemmelser i postdirektivet, som sikrer mod og forbyder krydssubsidiering. Brancheforeningen er derfor også enig i, at artikel 12, 6. led, bør udgå.

Det er derfor Brancheforeningens opfordring, at Folketinget arbejder for, at præambelen fortsat skal indeholde en betragtning, som understreger, at krydssubsidiering ikke er tilladt, eftersom krydssubsidiering er konkurrenceforvridende.



Direktivet, herunder artikel 14, tager ikke højde for krydssubsidiering

I forlængelse af Brancheforeningens konstatering af, at en reel liberalisering af postsektoren forudsætter lige konkurrencevilkår, herunder at de gamle postmonopoler ikke på nogen måde krydssubsidierer visse konkurrenceudsatte aktiviteter, står Brancheforeningen uforstående over for, at forslaget ikke søger at sikre mod krydssubsidiering fra forretningsområder med befordringspligt til andre forretningsområder. Her tænkes også på, at Post Danmark A/S har nogle særlige fordele i kraft af at være det tidligere statsmonopol. Det havde været nærliggende - og i overensstemmelse med den eksisterende betragtning 28 - at tilføje en bestemmelse, fx i forlængelse af artikel 14, om, at krydssubsidiering ikke er tilladt og samtidig fastsætte principper for, hvilken pris det rene konkurrenceområde² skal betale ved køb af ydelser fra forretningsområderne omfattet af befordringspligten.

Brancheforeningen vil i den forbindelse henlede opmærksomheden på EF-Domstolens dom af 3. juli 2003 i *Chronopost-sagen*,³ som vedrører statsstøtte. Af dommens præmis 40 fremgår, at afregningsprisen som udgangspunktet er markedsprisen. Hvis der imidlertid ikke er en markedspris, er statsstøtte udelukket, hvis afregningsprisen dækker følgende omkostninger:

"de variable yderligere omkostninger, der følger af ydelsen af den logistiske og forretningsmæssige bistand" (dvs. de inkrementelle omkostninger), og

"et passende tilskud til de faste omkostninger, der følger af anvendelsen af postnettet", samt

"en passende egenkapitalforrentning".

Herudover skal det sikres, at

(4) "der ikke er noget, der tyder på, at disse faktorer er undervurderet eller vilkårligt fastsat".

Hvis de samme principper anvendes i postdirektivet til at opgøre afregningsprisen mellem forretningsområder omfattet af befordringspligten og forretningsområder, som ikke er omfattet af befordringspligten (det rene konkurrenceområde), vil der være sikret mod krydssubsidiering samtidig med, at fordelingsprincipperne bygger på gældende retspraksis. Hvis Kommissionen ikke mener, at kriterierne i *Chronopost* er tilstrækkeligt præcise til at kunne anvendes i praksis, kan Kommissionen præcisere, hvad Kommissionen mener med de enkelte omkostningselementer.

Det er derfor Brancheforeningens opfordring, at Folketinget arbejder for, at der i postdirektivet indarbejdes principper for opgørelse af afregningspriser ved salg fra forretningsområder omfattet af befordringspligten til forretningsområ-

² Det rene konkurrenceområde defineres i denne sammenhæng som produkter, der på ingen måde er omfattet af befordringspligten, og som i et vist omfang kan have behov for at købe ydelser af forretningsområder omfattet af befordringspligten.

³ EF-Domstolens dom af 3. juli 2003 i de forenede sager C-83/01 P, C-93/01 P og C-94/01 P, *Chronopost*.



der, der ikke er omfattet af beforderingspligten, samt at disse principper skal være i overensstemmelse med EF-domstolens dom i Chronopost-sagen, eventuelt med yderligere præciseringer.

Artikel 14 strider med retspraksis for så vidt angår beregning af nettoomkostninger ved beforderingspligten

Det fremgår af forslaget artikel 7, stk. 1, at "[m]ed virkning fra 1. januar 2009 undlader medlemsstaterne at udstede eller opretholde ene- eller særrettigheder til opretholdelse og drift af postbefordrende virksomheder. [...]"

Af stk. 3 fremgår, at "[h]vis en medlemsstat fastslår, at beforderingspligten som omhandlet i dette direktiv medfører en nettoomkostning og udgør en urimelig økonomisk byrde for den eller de beforderingspligtige virksomheder, kan den: a) indføre en mekanisme, hvorefter den eller de pågældende virksomheder kompenseres med offentlige midler b) fordele nettoomkostningerne ved beforderingspligten mellem postbefordrende virksomheder og/eller brugere."

I forlængelse heraf indeholder artikel 14 de principper, som skal anvendes til fordeling af omkostninger mellem tjenester og produkter relateret til beforderingspligten (public service-opgaven) og tjenester og produkter, som ikke er relateret til beforderingspligten. Det fremgår direkte af artikel 14, at formålet med denne artikel er at kunne beregne nettoomkostningerne ved opfyldelse af beforderingspligten.

Brancheforeningen er enig med Kommissionen i, at der er brug for at kunne beregne nettoomkostningerne ved beforderingspligten, samt at det er en fordel, at alle postvirksomheder med en beforderingspligt foretager en ensartet fordeling af omkostninger.

En korrekt beregning af nettoomkostningerne ved beforderingspligten forudsætter imidlertid, at de fordelingsprincipper, som anvendes, reelt kan anvendes til at opgøre disse omkostninger. Det er derfor nødvendigt, at de i postdirektivet foreslåede fordelingsprincipper ikke er, så at sige, "tilfældige", men at de tjener til at opfylde de krav til omkostningsfordeling, som er krævet i retspraksis.

Det er ikke forklaret nærmere i forslaget, hvorfor Kommissionens ønsker at anvende den metode, der er valgt i artikel 14, herunder om Kommissionen måtte mene, at denne metode er specielt godt egnet til at opgøre omkostningerne ved beforderingspligten (og eventuelt sikre mod krydssubsidiering).

De i artikel 14 beskrevne principper til fordeling af omkostninger er for det første ikke i overensstemmelse med retspraksis vedrørende beregning af omkostningerne ved udførelse af en tjeneste af almen økonomisk interesse, og for det andet er disse principper ikke i overensstemmelse med forslaget betragtning 20, hvorefter nettoomkostningerne ved beforderingspligten skal beregnes som



"forskellen mellem nettoomkostningerne for en udpeget virksomhed ved drift med og uden denne pligt".

EF-Domstolen har i Altmark-dommen af 24. juli 2003⁴ fastlagt, hvilke betingelser der skal være opfyldt for, at offentligt tilskud til levering af ydelser til opfyldelse af forpligtelser til offentlig tjeneste ikke udgør statsstøtte. Tredje betingelse vedrører kompensationens størrelse:

"For det tredje overstiger kompensationen ikke, hvad der er nødvendigt for helt eller delvist at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelse af forpligtelserne."

Hvis bestemmelsen i postdirektivet vedrørende beregning af nettoomkostninger ved befordringspligten skal have nogen praktisk anvendelse, herunder bidrage til at sikre mod overkompensation, bør disse nettoomkostninger beregnes med udgangspunkt i det tredje kriterium i Altmark-dommen. Det tredje kriterium lægger op til, at der skal kompenseres for yderligere nettoomkostninger, virksomheden må afholde ved opfyldelse af forpligtelsen til offentlig tjeneste, hvilket er i overensstemmelse med præambelens 20. betragtning i direktivforslaget:

"[...] Nettoomkostningerne ved at opfylde befordringspligten bør således, på den nationale forvaltningsmyndigheds ansvar, beregnes som forskellen mellem nettoomkostningerne for en udpeget virksomhed ved drift med og uden denne pligt. Ved beregningen skal der tages hensyn til alle andre relevante elementer, herunder markedsmaessige fordele, som en virksomhed får ved at være udpeget til at varetage den fortjeneste, der er omfattet af befordringspligten, retten til en rimelig fortjeneste og incitamentet til omkostningseffektivitet."

20. betragtning i direktivforslaget synes dermed at være i overensstemmelse med EF-Domstolens praksis, mens artikel 14, som udover at opgøre de direkte omkostninger også fordeler fællesomkostninger, synes at stride direkte mod retspraksis.

Direktivets artikel 14 findes allerede i det eksisterende direktiv og blev indsat i direktivet på et tidspunkt, hvor Altmark-dommen endnu ikke var blevet afsagt. Det er derfor beklageligt, at direktivets artikel 14 ikke er blevet taget op til fornyet overvejelse i lyset af senere udvikling i retspraksis.

Det er derfor Brancheforeningens opfordring, at Folketinget arbejder for, at formuleringen i artikel 14 ændres således at den bringe i overensstemmelse med retspraksis for beregning af nettomeromkostninger, således som udtrykt i Altmark-dommen. Kun herved sikres det, at der ikke forekommer overkompensation.

⁴ EF-Domstolens dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, *Altmark*.



4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.

Statsfinansielle konsekvenser vil afhænge af, hvordan man i Danmark vælger at implementere direktivet med hensyn til finansiering af befordringspligten, idet en model med statslig finansiering som udgangspunkt ikke anses som hensigtsmæssig.

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

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

5. Nærhedsprincippet

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

Disse mål kan ikke tilstrækkeligt effektivt gennemføres af medlemslandene alene. De meste slående eksempler er bl.a., at et antal medlemslande har opretholdt postmonopoler af varierende størrelse til sikring af den universelle service, medens andre medlemslande helt eller delvist har afskaffet monopolerne eller har faste planer for at afskaffe disse inden 2009. Målene kan på grund af omfanget og virkningerne af det foreslåede direktiv bedre opnås på fællesskabsniveau, hvorfor fællesskabet kan vedtage regler i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt. Borgernes og virksomhedernes daglige forsyning med post er såvel et nationalt som et internationalt anliggende, hvorfor fælles regler er en hensigtsmæssig måde at varetage forsyningspligten (befordringspligten) på. Regeringen finder endvidere, at fælles regler på området skaber gennemsigtighed og i øv-



rigt gør det indre marked mere sammenhængende og fremmer konkurrencen blandt postvirksomhederne i fællesskabet.

6. Regeringens generelle foreløbige holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet til fortsat liberalisering af postmarkedet, hvilket også er kommet til udtryk i forbindelse med arbejdet i Globaliseringsrådet. Samtidig er det regeringens holdning, at liberaliseringen skal ske under hensyn til forsyningssikkerheden.

Regeringen hæfter sig særligt ved, at det gældende direktivs minimumskrav til den landsdækkende befordringspligt fastholdes.

Endvidere finder regeringen det positivt, at forslaget fortsat giver medlemslandene mulighed for at fastholde, at bl.a. breve kan befordres landsdækkende til ensartede takster – en landsdækkende styktakst.

Regeringen har noteret sig forslagets bestemmelse, der giver medlemsstaterne mulighed for, såfremt dette måtte vise sig nødvendigt, at støtte befordringspligten på områder, hvor befordringspligten udgør en urimelig økonomisk byrde for den/de befordringspligtige postvirksomheder – f.eks. via statsstøtte, offentlige udbud, kompensationsfonde og udligning af omkostningerne mellem operatørerne. En model med direkte statslig finansiering anses som udgangspunkt ikke som hensigtsmæssig. Hvorvidt der vil blive behov for eventuelle støtteforanstaltninger vedrørende befordringspligten må bero på konkrete analyser og videre overvejelser om implementeringen af direktivet i dansk lovgivning.

Regeringen har endvidere noteret sig, at det er muligt at give andre postvirksomheder licenser eller tilladelser til på nærmere vilkår til at operere inden for det befordringspligtige område. Der er i den sammenhæng mulighed for, at serviceydelse, som ligger inden for det befordringspligtige område, og som udføres af andre postvirksomheder, kan gøres til genstand for licensudstedelse under passende kriterier og procedurer. Ligeledes at licensmodtagerne kan kræves underlagt krav vedrørende kvalitet, tilgængelighed og udførelse.

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

Efter et intensivt forhandlingsforløb støtter regeringen det nu foreliggende forslag. Om tidspunktet for fuld liberalisering i EU støtter Danmark det førstkommande tidspunkt, der kan opnås enighed om i Rådet.



7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På ministerrådsmødet den 7.-8. juni 2007 blev der – da der ikke var opnået enighed blandt medlemslandene om et direktivforslag – fremlagt en fremskridtsrapport, ligesom der var en politisk drøftelse af sagen.

De tekniske drøftelser er fortsat i Rådets arbejdsgruppe under det nuværende portugisiske formandskab, hvor Parlamentets ændringsforslag til postdirektivet har været drøftet på en række møder.

Hovedtemaet under møderne har været spørgsmålet om tidspunktet for, hvornår den fulde liberalisering skal gennemføres, og om der, som foreslået af Parlamentet, skal være mulighed for at få udskudt kravet om fuld liberalisering yderligere nogle år.

En række lande hælder overvejende til, at der skal være én fælles dato for liberaliseringen. Her har været nævnt forskellige årstal fra 2009-2013. Men der er også lande, som er enige med Parlamentet i, at gennemførelsen kan ske i to tempi, men hvor der også har været lidt forskellige årstal i spil.

EU-Kommissionen har tilkendegivet, at 2009 fortsat bør være det tidspunkt, hvor fuld liberalisering gennemføres.

Det er vurderingen, at dette spørgsmål først kan afklares endeligt på minister-niveau.

Det indgår endvidere i drøftelserne, hvorvidt de konkrete lande, som søger udsættelse m.h.t. ikrafttræden af den fulde liberalisering i givet fald skal nævnes explicit i direktivforslaget, og hvorvidt kriterierne for en ekstraordinær udsættelse skal præciseres.

Der har endvidere været drøftet, hvorvidt der i tilfælde af at nogle lande udskyder liberaliseringen, vil kunne praktiseres den reciprocitet, som Parlamentet foreslår. Det må bero på en juridisk vurdering, om dette kan praktiseres.

Et formandskab kompromisforslag blev fremlagt i arbejdsgruppen primo september. Heri foreslås bl.a., at datoen for den fulde markedsåbning udskydes med 2 år til den 31.12. 2010, og at bestemte lande gives mulighed for at udskyde markedsåbningen med yderligere 2 år. Hvilke lande det vil dreje sig om, er endnu ikke fastlagt. Drøftelsen af de enkelte bestemmelser i kompromisforslaget har derudover i hovedsagen været koncentreret om artikel 9, som vedrører tilladelser/licenser til postvirksomhed og i den forbindelse hvilke vilkår, der kan stilles i disse tilladelser. Formandskabets forslag indebærer, at der kan stilles visse kvalitetskrav m.v. til alle postvirksomheder, idet disse bl.a. skal være transparente, ikke-diskriminerende og proportionelle og være baseret på objektive kriterier. Der synes at være bred tilslutning til dette forslag.



Formandskabet har tilkendegivet, at det er ambitionen, at der kan opnås enighed om postdirektivet på Rådsmødet den 1.-2. oktober 2007.

8. Europarlamentets Udtalelser

Et stort flertal i Europa-Parlamentet har i juli måned 2007 vedtaget en udtalelse, hvor hovedpunkterne er:

- Den fulde liberalisering udskydes til 2011.
- Yderligere udskydelse til 2013 skal være mulig for visse lande (nye medlemslande i Østeuropa, lande med særlige geografiske forhold samt lande med lille befolkning og beskeden størrelse).
- Postale operatører fra lande, som ikke har gennemført fuld liberalisering, må ikke operere i lande, der har liberaliseret fuldt ud (reciprocitet).
- Der skal i tilladelser/licenser til postoperatører kunne stilles krav om minimumsstandarder for postarbejderes løn- og arbejdsvilkår.

Kommissionen skal udarbejde retningslinier for beregningen af nettoomkostninger ved befordringspligten.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er tidligere forelagt Europaudvalget den 8. december 2006, den 16. marts 2007 og den 1. juni 2007.



Dagsordenpunkt 2: Europæiske Satellit Radionavigations Programmer

a) Galileo

Nyt notat.

Resume

Kommissionen har den 19. september 2007 vedtaget en meddelelse og et forordningsforslag om ovenstående. Materialet forventes præsenteret på Rådsmøde (TTE) den 2. oktober 2007, og der vil muligvis være indlæg fra delegationer. Der skal ikke træffes beslutninger, og det fremgår også af materialet fra Kommissionen, at det skal indgå i en senere integreret beslutning, dvs. formentlig en beslutning på Det Europæiske Råds møde i december 2007. I den forbindelse bemærkes, at materialet senere vil blive suppleret med et bebudet Kommissionsforslag om finansieringen af programmerne. Formandskabet har bebudet, at der lægges op til en debat (og ikke andet) på Rådsmødet (TTE) den 2. oktober 2007, som vil være styret af et spørgeskema, som i skrivende stund ikke er udsendt til medlemslandene.

1. Baggrund og indhold

På TTE rådsmødet den 8. juni 2007 vedtoges en rådsresolution, der bekræfter værdien af Galileo, hvor det konkluderedes, at forsøget på at etablere et OPP-samarbejde med et privat konsortium skulle stoppes. Man enedes desuden i princippet om en re-profilering af de europæiske GNSS-programmer og anerkendte behovet for ekstra offentlig finansiering. Det Europæiske Råd genbekræftede på møde den 21.-22. juni værdien af Galileo som et nøgleprojekt i EU og bad Rådet om at tage en integreret beslutning om implementering af Galileo i løbet af efteråret 2007.

For at kunne tage en sådan integreret beslutning – der ifølge Kommissionen omfatter finansiering, den offentlige forvaltning af projektet, herunder tilgang til risikostyring, principper om udbud og en række relaterede beslutninger – bad Rådet Kommissionen om at fremlægge flere analyser og forslag. I den forbindelse bemærkes, at materialet senere vil blive suppleret med et bebudet Kommissionsforslag om finansieringen af programmerne.

Med en integreret beslutning skulle helheden i projektet kunne sikres.

Kommissionen har på møde i kollegiet den 19. september 2007 vedtaget en meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet om fremdrift i Galileo sammen med et ændret forslag til forordning om den videre implementering af de europæiske radiosatellitnavigationsprogrammer (Galileo og EGNOS – som en for-



løber for Galileo). Meddelelsen og forordningen forventes præsenteret på Rådsmødet (transport) den 2. oktober 2007. Kommissionen anfører selv, at den (først) forventer en integreret beslutning vedtaget ved årets udgang. Materialet foreligger ikke i dansk sprogversion.

Af meddelelsen fremgår, at Kommissionen finder, at konstellationen med 30 satellitter og færdiggørelse i 2013 vil betyde, at der skal afsættes 3,4 mia. € til projektet i tiden frem til 2013 (der var tidligere afsat 1 mia. €, men henset til at aftale med en privat koncessionshaver, der skulle indskyde 2 mia. €, ikke fuldbrugtes, skal det offentlige dække dette beløb samt en reserve på omkring 14 %). Estimerne forudsætter en beslutning i 2007. Beløbet dækker også omkostninger til EGNOS.

Kommissionen vil under hele perioden løbende rapportere til Budgetmyndigheden. Der vil også løbende blive afrapporteret på transparent måde til Rådet og Europa-Parlamentet

Videre fremgår af meddelelsen, at indtægterne ved Galileo må skønnes til at ligge på et niveau på mellem 4,6 og 11,7 mia. € over en 20 års periode. Knap en tredjedel af indtægterne forventes at stamme fra vejtransport og tilsvarende knap en tredjedel fra PRS (Public Regulated Services). Mobiltelefoni, luftfart, professionelle tjenester og andet forventes at stå for resten af indtægterne.

Kommissionen oplyser i sin meddelelse, at den offentlige finansiering af GNSS-programmerne principielt kan komme fra EU-budgetterne eller mellemstatslig finansiering via ESA eller direkte indskud fra medlemslandene.

Kommissionen konkluderer, at den mest hensigtsmæssige finansieringsmåde er alene gennem EU-budgetterne bl.a. fordi det er EU, der ejer og driver projekterne. Af den grund fremlægger Kommissionen et forslag med henblik på offentlig finansiering af 3,4 mia. € for perioden 2007-2013 for programmerne. Europa-Parlamentet har tidligere udtalt sig imod ESA-finansiering.

Kommissionen anfører desuden i sin meddelelse, at det offentlige driver projekterne, dvs. at der etableres et europæisk GNSS-program udvalg, og at Kommissionen bliver bestyrer af projekterne. Samtidig foreslås Forvaltningsmyndighedens, GSA's, rolle styrket med hensyn til markedsforberedelse og som rådgiver for Kommissionen, ligesom GSA vil skulle assistere programudvalget. Videre vil ESA skulle agere på basis af kontrakt mellem ESA og EU om GNSS.

En række af ovennævnte elementer er nærmere beskrevet i Kommissionens forslag til ændring af et tidligere forslag fra 2004 til implementering af radiosatellitnavigationsprogrammerne. Forslaget beskriver, hvilke programmer, der er tale om, faserne i Galileo-programmet og finansiering heraf. Desuden beskrives EGNOS og dets finansiering kort. Videre beskrives principperne for offentlig



styring af programmerne, Forvaltningsmyndighedens og ESA's rolle samt etablering af et komitologi-udvalg, der skal følge programmerne.

Ovenstående materiale forventes ikke indgående drøftet på førstkommende Rådsmøde den 2. oktober 2007.

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig over Kommissionens nye materiale.

Formandskabet har bebudet, at man på Rådsmøde den 2. oktober 2007 vil skulle debattere GNSS-programmerne med baggrund i et spørgeskema, der skal strukturere debatten. Der er ikke lagt op til nogen form for beslutning.

2. Gældende dansk ret

Vil blive beskrevet i senere grundnotat m.v. knyttet til de enkelte KOM-numre.

3. Høring

Materialet bliver snarest sendt i høring.

4. Regeringens foreløbige generelle holdning.

Regeringen vil i den nærmeste fremtid analysere Kommissionens materiale med henblik på at etablere en holdning i sagen. Regeringen ser dog umiddelbart generelt positivt på Kommissionens meddelelse og forslag til forordning.

5. Generelle forventninger til andre landes holdning

Den umiddelbare overordnede forventning er, at en række lande vil se positivt på Kommissionens materiale.

6. Statsfinansielle, samfundsmæssige, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.

De statsfinansielle, samfundsmæssige, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveauet vil blive belyst i efterfølgende særskilte notater om Kommissionens dokumenter, dvs. i god tid forud for beslutninger.

Henset til, at man arbejder på en fortsættelse af de europæiske GNSS-programmer gennem et alternativt scenario, som omfatter ekstrafinansiering, vil der dog være statsfinansielle og muligvis også samfundsmæssige konsekvenser.

Kommissionens foreslår en fuldt offentligt finansierede model, hvor der afsættes i alt € 3,4 mia. for perioden 2007-2013, hvilket er en merudgift på € 2,4



mia. i forhold til det allerede afsatte. Danmark betaler ca. 2 % af EU's budget og den danske andel af den foreslåede merudgift vil udgøre ca. 360 mio. kr.

7. Nærhedsprincippet

Galileo-programmet er et europæisk program. Regeringen er enig i, at dette program mest hensigtsmæssigt reguleres på europæisk niveau.

8. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

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

Galileo-sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på møderne den 26. marts 1999, den 1. oktober 1999, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, den 23. juni 2000, den 29. september 2000, den 30. marts 2001, den 22. juni 2001, den 12. oktober 2001, den 22. marts 2002, 27. september 2002, 29. november 2002, 21. marts 2003, 28. maj 2003, 3. marts 2004, 4. juni 2004, 1. oktober 2004 og 15. april 2005, den 2. december 2005, den 24. marts, 2. juni 2006, 6. oktober 2006, 8. december 2006, 16. marts 2007, 1. juni 2007 og på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001 samt med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen), den 15. december 2000, den 1. marts 2002 og den 3. december 2004. Sagen har tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europaudvalget den 9. marts 2001 og af finansministeren på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001.

b) EGNOS

Nyt notat.

Resumé

EGNOS er en forløber for Galileo, dvs. et satellitnavigationsprogram, der bygger på at forfine GPS-signaler (Global Positioning System) og GLONASS-signaler (Global Orbiting Navigation Satellite System), hvorved præcisionen forbedres betydeligt. EGNOS er planlagt til at være færdigt i 2008. EGNOS er en del af de europæiske radiosatellitnavigationsprogrammer.

1. Baggrund og indhold

Egnos fungerer som en forløber for Galileo.

Udviklingen af EGNOS (The European Geostationary Navigation Overlay Service) bygger på en trepartsaftale mellem De Europæiske Fællesskaber, ESA og Eurocontrol. EGNOS er desuden udpeget som et TEN-projekt.



Egnos bygger på GPS-signaler (Global Positioning System - amerikansk) og på GLONASS-signaler (Global Orbiting Navigation Satellite System - russisk system) og leverer data om pålidelighed af de modtagne GPS- og Glonass signaler, som videretransmitteres af tre geostationære kommunikationssatellitter og et netværk af jordstationer. Ved hjælp af Egnos kan GPS-positionsbestemmelsen opnå en nøjagtighed på helt ned til omkring 2 meter, hvilket er en betydelig forbedring i forhold til de eksisterende signaler.

Systemet er særlig velegnet til styring af flytrafik og til skibsnavigation i smalle kanaler og vil give dets brugere positionsbestemmelse og navigering, som er bedre end hvad GPS kan tilbyde. EGNOS-systemet vil være tæt på det, Galileo kan tilbyde, men vil være afhængigt af GPS-signalerne og GLONASS-signalerne.

Udbygningen af EGNOS' infrastruktur afsluttedes i 2005, og systemet testes efterfølgende, ligesom systemet skal certificeres.

Egnos forventes at være driftsklar i 2009 og vil give adgang i Europa til 3 af Galileos 5 globale tjenester.

Fra industriens side anføres det, at Egnos har været af afgørende betydning for udviklingen i europæisk forskning, viden og know-how inden for denne avancerede teknologi.

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig.

2. Gældende dansk ret og konsekvenserne herfor

Vil blive beskrevet i senere grundnotat m.v. knyttet til de enkelte KOM-numre.

3. Høring

Kommissionens materiale vil snarest blive sendt i høring.

4. Statsfinansielle, samfundsmæssige, administrative og miljømæssige konsekvenser

Danmark har hidtil ikke deltaget i arbejdet med EGNOS, men med integrationen af de to programmer, dvs. EGNOS og Galileo, og finansiering over fællesskabsbudgetterne, vil Fællesskabet bidrage til EGNOS.

De statsfinansielle, samfundsmæssige, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveauet vil blive belyst i efterfølgende særskilte noter om Kommissionens dokumenter, dvs. i god tid forud for beslutninger.



Henset til, at man arbejder på en fortsættelse af de europæiske GNSS-programmer gennem et alternativt scenario, som omfatter ekstrafinansiering, vil der dog være statsfinansielle og muligvis også samfundsmæssige konsekvenser. EGNOS tegner sig i Kommissionens materiale for en mindre andel af radiosatellitnavigationsprogrammerne som tilsammen medfører en merudgift på € 2,4 mia. i forhold til det allerede afsatte. Således vil programmer i alt medføre udgifter på € 3,4 mia. for perioden 2007-2013. Danmark betaler ca. 2 % af EU's budget og den danske andel af den foreslåede merudgift vil udgøre ca. 360 mio. kr.

5. Nærhedsprincippet

Der er tale om et europæisk program, hvorfor det på forhånd må vurderes at Kommissionens materiale er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Fra dansk side er man generelt positivt indstillet over for EGNOS, men har hidtil ikke deltaget i udviklingen af EGNOS.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Sagen har ikke været forhandlet.

8. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenpunkt 3: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om en trafiksikkerhedsplan for den Europæiske vejinfrastruktur

Resumé

Kommissionens formål med forslaget er, at sikre, at vejmyndighederne har de fornødne retningslinier, uddannelse og information for at kunne forbedre trafiksikkerhedsniveauet. I direktivet foreslås det, at der etableres en række procedurer, der relaterer sig til forskellige former for trafiksikkerhedsindsatser før, under og efter vejanlæg etableres og ved rutinemæssige eftersyn. Det foreslås at disse procedurer etableres på det transeuropæiske transportnet (TEN-T).

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsendt af Europa-Kommissionen den 5. oktober 2006. Det er fremsat i henhold til Traktaten, særlig artikel 71, stk. 1 (c), hvorefter procedurebestemmelserne i artikel 71 finder anvendelse. Det betyder, at forslaget skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251. Forslaget er oversendt til Folketingets Europaudvalg i en i dansk sprogversion den 12. oktober 2006.

I Kommissionens hvidbog fra 2001 om en europæisk transportpolitik frem til 2010 annonceres det, at der vil blive taget initiativer til at forbedre trafikikkerheden. I 2003 præsenterede Kommissionen en meddelelse fra Kommissionen om en europæisk trafikikkerhedsplan. Endvidere har Europa-parlamentet anmodet Kommissionen om at udarbejde retningslinier for ”sort plet” arbejde og trafikikkerhedsrevision.

Der er indenfor de seneste ti år sket store fremskridt for trafikikkerheden for så vidt angår mere sikre køretøjer, og skærpede færdselsregler overfor trafikanterne bl.a. krav om selebrug m.v.

Kommissionen vurderer, at der også er behov for at forbedre kvaliteten af vejinfrastrukturen, således at den bliver mere trafikikker, og Kommissionen ønsker med ovennævnte direktivforslag at integrere trafikikkerhedsarbejdet både i planlægningsfasen, projekteringsfasen og driften af vejene på det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Det skal sikre, at trafikikkerhed bliver tænkt ind parallelt med økonomiske analyser og miljøundersøgelser.

Formålet med Kommissionens forslag er at sikre, at vejmyndighederne har de fornødne retningslinier samt den fornødne uddannelse og information for at kunne forbedre trafikikkerhedsniveauet. Direktivforslaget vil ifølge Kommissionen:



- forbedre sikkerheden på nye veje ved løbende at benytte de seneste trafiksikkerhedsstandarder,
- sikre et fælles højt trafiksikkerhedsniveau i EU,
- skabe opmærksomhed om trafikikkerhed, således at der opnås bedre beslutninger om planlægning og projektering,
- skabe mere gennemsigtighed om, hvilken betydning anlægsbeslutningerne har for trafikikkerheden,
- samle og distribuere den forhåndenværende ekspertise for bedre at kunne udnytte resultaterne,
- for relativt begrænsede midler opnås en mere effektiv og sikker konstruktion og vedligeholdelse af vejnettet,
- tillade en bedre samling, behandling og udbredelse af trafikikkerhedsrelateret information.

I direktivet foreslås det, at der etableres en række procedurer, der relaterer sig til:

- 1) *Trafikikkerhedsvurderinger*, hvilket betyder en analyse af den trafikikkerhedsmæssige virkning af nye anlægsprojekter og større ændringer af eksisterende anlæg.
- 2) *Trafikikkerhedsrevisioner*, som er et detaljeret systematisk og teknisk sikkerhedstjek af vejprojekter, der dækker alle stadier fra planlægning til det færdige projekt.
- 3) *Trafikikkerhedsinspektioner*, som er en regelmæssig trafikikkerhedsgennemgang af eksisterende vejanlæg.
- 4) *Trafikikkerhedsinspektioner*, som er en regelmæssig trafikikkerhedsgennemgang af eksisterende vejanlæg.

Direktivforslaget omfatter vejnettet i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) uanset om vejene er i projekteringsfasen, under opførelse eller i drift. Direktivforslaget omfatter ikke vejtunneller, som allerede er omfattet af tunneldirektivet (2004/54/EF).

2. Gældende dansk ret

Der er i dag ikke dansk lovgivning, der regulerer forholdene omkring bl.a. trafikikkerhedsrevision og sort-plet udpegning. Retningslinierne der er gældende på området, de såkaldte vejregler, er vejledende for vejmyndighederne.



Vejreglerne er overordnet en samling af den vej- og trafiktekniske viden og erfaring, som anbefales af erfarne fagfolk i sektoren. Det vil sige en slags "best practice" for vej- og trafikområdet.

Vejreglerne består af normer, retningslinjer, vejledninger og kommentarer. Normerne omfatter fundamentale forudsætninger og krav, som altid skal følges. Normerne er i sig selv ikke retligt bindende. Indholdet af normen er dog bindende, idet der ligeledes er faststødt bindende retsfor skrifter f.eks. bekendtgørelser med samme indhold.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer med frist 17. november 2006:

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

Af høringssvarene fremgår følgende:

Arbejdsgiverforeningen – og Erhvervsorganisationen HTS-A støtter klart op om Kommissionens og medlemslandenes arbejde med at forbedre vejsikkerheden samt mindske ulykker og dødsfald på det europæiske vejnet.

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

1. Direktiv – det rette instrument?

Området for sikkerhed på vejinfrastrukturen er i dag ikke er undergivet regulering på EU-niveau. Direktivforslaget udgør således første skridt i denne retning.

Ikke mindst i denne situation giver anledning til at overveje, om et direktiv er det mest hensigtsmæssige instrument til at opnå de opstillede målsætninger om en forbedret sikkerhed på vejinfrastrukturen og en reduktion af antallet af ulykker og dødsfald på det europæiske vejnet. Også subsidiaritetsprincippet og spørgsmålet om, hvorvidt området for vejsikkerhed skal inddrages under Fællesskabets kompetence, spiller ind ved denne vurdering.



HTS-A mener, at det bør gøres til genstand for nøje overvejelse, om et direktiv og de deraf følgende gennemførelsesbestemmelser (komitologi) er det mest hensigtsmæssige instrument til at opnå de opstillede målsætninger på EU-niveau;

- Medlemslandene og ikke mindst Danmark bør stille sig spørgsmålet, om ikke en samling og opdatering af "best practices" i et centralt organiseret og initieret samarbejde medlemslandene imellem vil have en både bedre og bredere normerende virkning på landenes integrering af procedurer og kriterier for at forbedre vejsikkerheden.

- Medlemslandene og ikke mindst Danmark bør sætte spørgsmålstegn ved, om omfanget af medlemslandenes ressourcer til implementering af direktivet (herunder implementering af procedurer og kriterier for vejsikkerhed, træning og certificering af personale, notificering af Kommissionen, inspektioner fra kommissionen m.v.) står i forhold til den ønskede normerende virkning og realisering af de opstillede målsætninger.

- Medlemslandene og ikke mindst Danmark bør gøre sig klart, at definitionen af kriterier for vejsikkerhed og de anvendte teknologier (fx ved trafikløsninger og intelligent skiltning) er under stadig udvikling. Dette aktualiserer et behov for en hurtig og forholdsvis enkel adgang til at foretage ændringer og opdateringer af det valgte instrument (fx direktiv, "best practices", guidelines m.v.).

2. Etablering af et europæisk center for trafiksikkerhed

HTS-A henviser til at Kommissionen lægger stor vægt på arbejdet med de opstillede målsætninger for forbedring og udvikling af trafiksikkerheden og for reduktion af antallet af ulykker og dødsfald på vejnettet. Også Danmark og de øvrige medlemslande har trafiksikkerhed placeret højt på den politiske dagsorden.

HTS-A foreslår på den baggrund, at et europæisk center for trafiksikkerhed danner rammen om EU's og medlemslandenes arbejde med forbedring af trafiksikkerheden og udvikling af teknologi og andre initiativer på området. Etableringen af et europæisk center for trafiksikkerhed vil være til gavn for det enkelte medlemsland og EU som et hele.

HTS-A mener samtidig, at et centralt organiseret og initieret samarbejde medlemslandene imellem vil have en både bedre og bredere normerende virkning på landenes arbejde med at forbedre vejsikkerheden, indsamle erfaringer og "best practices" samt videreudvikle teknologi til intelligente trafiksystemer og andre trafiksikkerhedsløsninger.



HTS-A ser frem til at indgå i det videre arbejde med Kommissionens forslag til direktiv om en trafikikkerhedsplan for den europæiske vejinfrastruktur og etablering af et europæisk center for trafikikkerhed.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder det som udgangspunkt positivt, at der i EU bliver taget initiativ til at forbedre sikkerheden på det overordnede europæiske vejnet. Danske statsborgere færdes i stort tal på de europæiske veje, både som turister og i arbejdsmæssige situationer. DTL finder, at vi her i Danmark gør et stort arbejde gennem vort Vejdirektorat samt i amter og kommuner for at sikre trafikanterne bedst muligt, hvilket også kan ses af de senere års ulykkesstatistikker. Dette skyldes ikke mindst det store arbejde, der kontinuerligt finder sted i Vejdirektoratet og gennem de vejregler, der efterhånden er udviklet til gavn for hele vort samfund.

DTL har ved gennemgangen af materialet hæftet sig ved at det fremgår af undersøgelsen over de enkelte landes trafikikkerhedsfunktioner, hvor stor forskel der er, og hvor mange lande, der endnu ikke har indført de typer af værktøjer/funktioner, der med fordel kan bruges.

Derfor finder DTL, at der er et stort behov inden for EU at få harmoniseret trafikikkerhedsområdet så meget som muligt. DTL vurderer desuden, at en harmonisering af de trafikale sikkerhedsforanstaltninger bør gælde for alle veje inden for EU-området, men da dette må anses som en for stor mundfuld for en del af de nye eller nyere lande, må det være relevant i hvert fald at begynde med det overordnede vejnet, som ud over TEN-vejnettet også bør omhandle de primærveje, der er inden for den enkelte stats egne grænser. Dette skal bl.a. ses i lyset af, hvor trafikulykkerne sker, hvilket typisk ikke på motorvejsstrækningerne, men på de mere almindelige veje.

Det er DTLs opfattelse, at det er vigtigt, at trafikale regler er så entydige som muligt, uanset hvor man befinder sig. Selv om der i mange år har eksisteret internationalt gældende færdselsregler, er der alligevel stor forskel bare inden for EU på brugen af færdselsregulerende foranstaltninger så som skilte og afmærkninger mv. Hertil kommer, at vedligeholdelsesstandarder og trængselsproblemerne på selv det overordnede vejnet er meget forskellig fra land til land.

DTL går derfor ind for, at der sker en harmonisering på det trafikale område. DTL har tidligere foreslået direkte over for Kommissionen, at man bør efterligne den danske vejregelorganisation og lave et sæt fælles vejregler, som vi har det i Danmark. Efter DTL's opfattelse har vi i dette sæt regler et af de bedste værktøjer i verden for opbygning, indretning og vedligeholdelse af vores vejinfrastruktur.



Ydermere anbefaler DTL, at de forhold om sikre rastepladser, som der p.t. arbejdes på i EU-regi, kobles sammen med et sæt fælles trafikikkerhedsregler på det overordnede vejnet.

Hvorvidt der skal etableres en større organisation med trafikikkerhedsvurdering, trafikikkerhedsrevision og –inspektion mv. har DTL ikke taget stilling til, da DTL vurderer, at de enkelte lande som udgangspunkt selv skal sørge for at indrette deres vejnet efter de fælles forskrifter der aftales.

DTL anbefaler således, at der kan ske en harmonisering af vejreglerne i EU på det overordnede vejnet, så alle EU-borgere uanset, hvor man færdes inden for fællesskabet, har den samme opfattelse af de trafikikkerhedsmæssige forhold.

Erhvervsorganisationen HTSI støtter overordnet tiltag, der styrker trafikikkerheden på europæisk plan og anerkender samtidig behovet for fællesskabsregulering på området.

Udvekslingen af personer, varer og tjenesteydelser på tværs af de interne EU-grænser er stigende. Der er derfor behov for en ensartet sikkerhedsstandard således at man kan forvente tilnærmelsesvist samme tilstand på vejnettet uanset, hvilket EU-land man færdes i.

HTSI hilser det på den baggrund velkomment at Kommissionen søger at nå en balance mellem hensynet til en ensartede ramme for trafikikkerhed på det overordnede vejnet (TEN) og samtidig overlader det til medlemsstaterne at fastsætte de nærmere tekniske forskrifter herfor.

HTSI opfordrer samtidig til, at man inddrager etablering af sikrede parkeringspladser i arbejdet med etablering af ensartede standarder.

HTSI understreger desuden, at TEN-nettet omfatter den mest sikre del af de europæiske vejnet. Det er samtidig den mest befærdede men også den del af nettet, der har den laveste ulykkesfrekvens.

Det er derfor af afgørende betydning for den europæiske trafikikkerhed at foreliggende forslag ikke fjerner fokus fra sikring af det sekundære, nationale vejnet, der i det samlede billede har langt den største ulykkesfrekvens.

HTSI's bemærkninger er tillige fremsendt på vegne af Danske Speditører.

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

Det foreliggende forslag vil kunne medføre økonomiske og administrative omkostninger, hvis Danmark ønsker at gennemføre de ikke bindende retningslinier. Udgifter anslås at være følgende:



- 1 mio. kr. til etablering af uddannelsessystem.
- 1 mio. kr. til udvikling af ulykkesomkostningsmetode.
- 1 mio. kr. til etablering af ordning med trafiksikkerhedsinspektion af TEN-T-nettet.

Forslaget må for medlemslandene samlet set forventes at kunne medføre færre ulykker. Samtidig bemærkes, at TEN-T vejene i forvejen er de sikreste veje i de enkelte medlemslande.

Forslaget vurderes ikke at have miljømæssige eller forbrugermæssige konsekvenser.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet vurderer Kommissionen i det forklarende memorandum, at en trafiksikkerhedsmæssig forbedring af vejinfrastrukturen i det transeuropæiske net ikke (alene) kan løses på medlemslandsniveau. For det første vurderes forslaget at kunne sikre en fælles høj trafiksikkerhedsmæssig standard i EU. For det andet vurderes det at kunne give de nye EU-medlemslande, som er i gang med at opgradere og udvide deres eksisterende vejnet, mulighed for at udvikle deres vejnet i trafiksikkerhedsøjemed. Videre fremgår, at der i årevis har været erfaringsudveksling på trafiksikkerhedsområdet uden, at det har ført til mærkbare forbedringer.

Derfor ønskes der på det transeuropæiske vejnet en mere ensartet anvendelse af trafiksikkerhedsforanstaltninger, således at trafikanten møder den samme trafiksikkerhedsmæssige standard uanset, hvor i EU der køres, hvilket Kommissionen mener bedst opnås gennem fælles regler. Samlet set vurderer Kommissionen, at ovenstående kun kan løses gennem fælles regler, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at der er en fællesskabsnytte knyttet til EU-regulering af de overordnede principper for anerkendte trafiksikkerhedsforanstaltninger på det transeuropæiske vejnet, som er et særligt defineret net af højt klassificerede veje, som strækker sig fra nord til syd og fra øst til vest i et vidt forgrenet europæisk vejnet på tværs af grænser. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel for de overordnede principper, og som sådan er det regeringens foreløbige vurdering, at forslaget lever op til nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark kan støtte forslag i sin nuværende form, idet regeringen finder, at det overordnede set rummer mange gode initiativer. Flere af de i forslaget angivne



teknikker anvendes desuden i Danmark. Danmark finder det desuden positivt, at man med direktivet vil hjælpe lande, der endnu ikke arbejder med eksempelvis trafiksikkerhedsrevision eller sort-plet bekæmpelse.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er blevet behandlet i transportarbejdsgruppen på en række møder i 2007. Det er desuden blevet behandlet på et særligt afholdt ekspertmøde den 28. marts 2007.

En række fodnoter fjernet, og der er sikret en bedre sammenhæng mellem artikler og bilag.

Regeringen vurderer, at der synes at være et flertal for det foreliggende forslag.

8. Europarlamentets udtalelser

Tirsdag den 5. juni 2007 behandlede Europa Parlamentets transportudvalg forslaget.

Forslaget blev stemt ned med den hovedbegrundelse, at EU's vejinfrastruktur og køreadfærd varierer mellem medlemslandene og regionerne, hvorfor det ikke er muligt at udarbejde fælles regler. Endvidere så udvalget det som en overtrædelse af nærhedsprincippet, da det måtte være op til de enkelte medlemslande at indrette deres infrastruktur og sikkerhed.

Transportudvalget vil nu foretage en fornyet behandling af forslaget.

9. Tidligere forlæggelse i Europaudvalget

Grundnotat er oversendt til Europaudvalget den 23. november 2006, og sagen blev nævnt mundtligt for udvalget under dagsordenpunktet "siden sidst" på mødet den 8. december 2006.



Dagsordenpunkt 4: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem

Resumé

Kommissionens forslag, hvis retsgrundlag er artikel 71 indgår i et bredere initiativ, hvis formål er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, dvs. interoperabilitetsdirektiverne, jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget af Europa-Kommissionen den 13. december 2006 og er fremsat i henhold til Traktaten, særligt artikel 71, dvs. vedtagelse efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Direktiv 96/48/EF og 2001/16 om henholdsvis interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog blev grundlæggende revideret i 2004. Kommissionen finder nu, at det af et klarhedshensyn vil være ønskeligt at omarbejde direktiverne.

Forslaget går ud på at kodificere, omarbejde og integrere direktiverne om interoperabilitet

Forslaget indgår i et bredere initiativ, hvis formål bl.a. er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, hvilket er direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet (96/48/EF, 2001/16/EF og 2004/50/EF), forordning EF nr. 881/2004 om Det Europæiske Jernbaneagentur ("agenturet") og jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF).

Kommissionen finder, at sondringen mellem et system for højhastighedstog og et system for konventionelle tog ikke berettiger til, at der er to særskilte direktiver. Arbejdet med at udvikle Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er) har vist, at en enkelt TSI for visse delsystemer god kan fungere for begge systemer. Kommissionen finder derfor, at det er ønskeligt at samle de to direktiver om interoperabilitet i en særskilt retsakt.

Ændringen i det foreliggende vedrører proceduren for ibrugtagning af rullende materiel. Der sigtes på, at få fastlagt en godkendelsesprocedure for ibrugtagning af nyt materiel, jf. artikel 14 i interoperabilitetsdirektiverne og eksisterende materiel jf. artikel 14 i direktivet om jernbanesikkerhed. Forslaget går endvidere ud på en ændring af det kodificerede direktiv om interoperabilitet, således at proceduren for ibrugtagning af rullende materiel forenkles og bliver klarere.



I forbindelse med sammenskrivningen og ændringen af de to interoperabilitetsdirektiver finder Kommissionen, at det vil være hensigtsmæssigt at foretage en række tydeliggørelser og forbedringer på grundlag af resultaterne af interoperabilitetsudvalgets omfattende fortolkningsarbejde.

Forslaget er et led i en række forslag, der sigter mod at løse det problem, at rullende materiel, der er godkendt til ibrugtagning i én medlemsstat ikke automatisk accepteres i en anden medlemsstat.

Kommissionen finder, at forslaget medfører forenklinger af de administrative procedurer for både organisationer og personer.

2. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser

Bekendtgørelse nr. 347 af 20. april 2006 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanenet.

Der vil være brug for national følgelovgivning.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos: Arriva, Vestsjællands Lokalbener A/S, Nordjyske Jernbaner A/S, Lemvigbanen, Lollandsbanen A/S, Hads- Ning Herreders Jernbane A/S, Hovedstadens Lokalbener A/S, Øresundsbro Konsortiet, DSB, DSB S-tog A/S, Dansk Jernbaneforbund, HK Trafik & Jernbane, Dansk Jernbane ApS, Handel, Transport & Service (HTS), Railion Danmark A/S, Statsansattes Kartel (STK), Erhvervsorganisationen HTS-i, Lokalbener A/S, Danske Regioner, og Ørestadsselskabet.

Høringsfristen var den 22. januar 2007, dog bad enkelte høringsparter om fristforlængelse.

Af høringssvarende fremgår følgende:

DSB oplyser, at på grund af forslagernes omfang og særlige tekniske karakter kan DSB ikke fremkomme med et høringssvar inden for den fastsatte høringsfrist, men har igangsat en vurdering af de enkelte forslag.

CFL Cargo (tidligere Dansk Jernbane ApS) har principielt ingen bemærkninger til forslagene, men udtaler, at tidshorizonten for gennemførelse og fuld gennemslagskraft synes at have lange udsigter.

DanskErhverv kan generelt støtte de i forslagene angivne ændringer, idet ændringerne efter Dansk Erhvervs opfattelse vil medvirke til at styrke interoperabilitet og sikkerhed på de europæiske jernbaner og dermed fremme jernbanens in-



ternationale konkurrenceevne. Dansk Erhverv har i øvrigt ingen særlige bemærkninger til forslagene.

4. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at medføre begrænsede positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der vil være tale om forenklinger af de administrative procedurer for både organisationer og personer.

Forslaget vurderes at medføre øgede kontrolforpligtelser i form af flere godkendelser bl.a. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at opgøre det nøjagtige omfang af de forventede merudgifter. Udgifterne afholdes inden for Transport- og Energiministeriets ramme.

5. Nærhedsprincippet

En forenkling af fællesskabsproceduren for certificering af rullende materiel kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fælles regler vil derfor være det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver aktion på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter generelt Kommissionens forslag, idet der er tale om regelforenkling, herunder tydeliggørelse og forbedring af interoperabilitetsdirektiverne.

Regeringen finder det generelt problematisk med den meget omfattende anvendelse af den ny kontrolprocedure i det foreliggende forslag fra Kommissionen. Regeringen finder, at det fører til en udvidet proces fra det tidspunkt hvor forslaget præsenteres i Komitéen og til forslaget er oversat, besluttet og klar til ikrafttræden i medlemsstaterne. Tiden fra behandlingen i Artikel 21 udvalget til Kommissionens beslutning er i dag for TSI'ernes vedkommende 6-12 måneder og vil givetvis blive længere ved kontrolproceduren.

Regeringen hilser det velkomment, at Kommissionen i forslaget præciserer anvendelsen af undtagelser i artikel 7.

Regeringen kan støtte forslaget i den form, det har fået nu, da forslaget tager hensyn til hovedparten af de danske forbehold og bidrager til en generel regelforenkling.



7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På mødet i landtransportgruppen den 23. januar 2007 præsenterede Kommissionen de tre sammenhængende direktivforslag om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem KOM(2006)783 endelig, direktiv om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet KOM(2006)784 endelig og forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur KOM(2006)785 endelig. Mødet viste, at landene var grundlæggende positive overfor forslagene.

Forslaget har efterfølgende været drøftet i landtransportgruppen den 20. april og 8. maj 2007. På mødet den 20. april 2007 fremkom EU-kommissionen med et ændringsforslag, hvor bestemmelsen om den automatiske godkendelse af ibrugtagningstilladelse såfremt myndigheden ikke når at træffe afgørelse indenfor en nærmere fastsat tidsfrist, var flyttet fra jernbanesikkerhedsdirektivet til interoperabilitetsdirektivet. Ændringsforslaget indeholdt en forlængelse af tidsfristen for myndigheden til at træffe en afgørelse.

På mødet den 8. maj 2007 fremkom kommissionen med yderligere et ændringsforslag, hvor bestemmelsen om den automatiske godkendelse af ibrugtagningstilladelse var taget ud. Kommissionen foreslog at såfremt en myndighed ikke havde truffet afgørelse om ibrugtagningstilladelse indenfor en nærmere fastsat tidsfrist ville den manglende afgørelse anses for at være et afslag.

Sagen er sat på dagsordenen for rådsmødet den 2. oktober 2007 med henblik på generel indstilling.

8. Europarlamentets udtalelser

Europaparlamentet har ikke udtalt sig om forslaget.

9. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Sagen blev forelagt Europaudvalget den 1. juni 2007 med henblik på forhandlingsoplæg.



Dagsordenpunkt 5: Forslag til Europa Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet

Resumé

Kommissionens forslag, hvis retsgrundlag er artikel 71 indgår i et bredere initiativ, hvis formål er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, dvs. interoperabilitetsdirektiverne, jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget af Europa-Kommissionen den 13. december 2006 og er fremsat i henhold til Traktaten, særligt artikel 71, dvs. vedtagelse efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Som fortsættelse af bestræbelserne på at etablere et indre marked for jernbanetransport har Rådet og Europa-Parlamentet vedtaget direktiv 2004/49/EF, som fastsætter fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden. I direktivets artikel 14 er der fastlagt procedurer for ibrugtagning af rullende jernbanemateriel.

Formålet med det nye direktivforslag er, at forenkle fællesskabsproceduren for certificering af rullende materiel. Direktivforslaget ændrer hovedsagelig i artikel 14 (eksisterende materiel), således at hvis en anden medlemsstat i forvejen har udstedt ibrugtagningstilladelse gælder princippet om gensidig anerkendelse. Der vil således være tale om en obligatorisk gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelse.

Efter dette princip skal rullende materiel som én gang er godkendt til ibrugtagning i en medlemsstat, i givet fald kun certificeres specielt i en anden medlemsstat, for så vidt angår supplerende nationale krav, der f.eks. følger af særlige egenskaber ved det lokale banenet.

Forslaget indgår i et bredere initiativ, hvis formål bl.a. er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, hvilket er direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet (96/48/EF, 2001/16/EF og 2004/50/EF), forordning EF nr. 881/2004 om Det Europæiske Jernbaneagentur ("agenturet") og jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF).

Forslaget indeholder i øvrigt en bestemmelse om automatisk godkendelse efter en vis frist. Bestemmelsen fastlægger, at en ibrugtagningstilladelse fra et andet EU land automatisk bliver gældende, såfremt myndigheden (dvs. i Danmarks tilfælde Trafikstyrelsen) ikke når at træffe en afgørelse inden for en nærmere



fastsat tidsfrist (der foreslås bl.a. som udgangspunkt 4 måneder fra den omhandlede tekniske dossier).

Endvidere indeholder forslaget nye regler om ansvar for vedligeholdelse af rullende materiel.

Kommissionen finder, at forslaget medfører forenklinger af de administrative procedurer for både organisationer og personer.

2. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser

Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU, som er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 38 af 23. januar 2006.

Der vil være brug for national følgelovgivning.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos: Arriva, Vestsjællands Lokalbener A/S, Nordjyske Jernbaner A/S, Lemvigbanen, Lollandsbanen A/S, Hads- Ning Herreders Jernbane A/S, Hovedstadens Lokalbener A/S, Øresundsbro Konsortiet, DSB, DSB S-tog A/S, Dansk Jernbaneforbund, HK Trafik & Jernbane, Dansk Jernbane ApS, Handel, Transport & Service (HTS), Railion Danmark A/S, Statsansattes Kartel (STK), Erhvervsorganisationen HTS-i, Lokalbener A/S, Danske Regioner, Ørestadsselskabet og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Høringsfristen var den 22. januar 2007, dog bad enkelte høringsparter om fristforlængelse.

Af høringsvarende fremgår følgende:

DSB oplyser, at på grund af forslagernes omfang og særlige tekniske karakter kan DSB ikke fremkomme med et høringsvar inden for den fastsatte høringsfrist, men har igangsat en vurdering af de enkelte forslag.

CFL Cargo (tidligere Dansk Jernbane ApS) har principielt ingen bemærkninger til forslagene, men udtaler, at tidshorizonten for gennemførelse og fuld gennemslagskraft synes at have lange udsigter.

DanskErhverv kan generelt støtte de i forslagene angivne ændringer, idet ændringerne efter Dansk Erhvervs opfattelse vil medvirke til at styrke interoperabilitet og sikkerhed på de europæiske jernbaner og dermed fremme jernbanens internationale konkurrenceevne. Dansk Erhverv har i øvrigt ingen særlige bemærkninger til forslagene.



4. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at medføre begrænsede positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der vil være tale om forenklinger af de administrative procedurer for både organisationer og personer.

Forslaget forventes at medføre et øge udgiftsbehov svarende til to årsværk. Udgiften afholdes inden for Transport- og Energiministeriets ramme.

5. Nærhedsprincippet

En forenkling af fællesskabsproceduren for certificering af rullende materiel kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fælles regler vil derfor være det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver aktion på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter dele af Kommissionens forslag, der sigter mod ensartede procedurer og gensidig anerkendelse af medlemslandenes tilladelser til ibrugtagning af rullende materiel og til brug for arbejdet med gennemførelse af interoperabilitet på jernbanemarkedet. Danmark bruger allerede i dag så vidt muligt princippet om anerkendelse af ibrugtagningstilladelser udstedt i andre EU-lande, dvs. at man anerkender den pågældende tilladelse uden at stille yderligere krav om dokumentation etc. (andet end til lokale banespecifikke forhold).

Regeringen har særlig fokus på bestemmelsen om automatisk godkendelse efter en vis frist, idet den potentielt vil kunne medføre, at der kører rullende materiel på det danske jernbanenet, som Trafikstyrelsen ikke har haft mulighed for at vurdere i forhold til lokale forhold.

En problemstilling på jernbaneområdet er manglende overensstemmelse mellem regler gennemført i det folkeretlige samarbejde OTIF, som Danmark er medlem af, og EU-reglerne. I forslaget lægges der op til i relevant omfang i forslaget at fastlægge definitioner i overensstemmelse med OTIF's regler. Regeringen støtter dette tiltag.

Regeringen finder det generelt problematisk med den meget omfattende anvendelse af den ny kontrolprocedure i det foreliggende forslag fra Kommissionen. Regeringen finder, at det fører til en udvidet proces fra det tidspunkt hvor



forslaget præsenteres i Komitéen og til forslaget er oversat, besluttet og klar til ikrafttræden i medlemsstaterne.

Regeringen finder i den sammenhæng, at Kommissionens forslag om en meget omfattende anvendelse af den ny kontrolprocedure ved komitologibeslutninger om fælles sikkerhedsindikatorer, fælles metoder til beregning af omkostninger ved ulykker, fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder bør så vidt muligt ændres, så der i stedet anvendes forskriftsproceduren.

Regeringen støtter det forslag, der nu kommer til vedtagelse, idet forslaget fastsætter fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden i EU, herunder hovedprincippet om gensidig anerkendelse af rullende materiel.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På mødet i landtransportgruppen den 23. januar 2007 præsenterede Kommissionen de tre sammenhængende direktivforslag om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem KOM(2006)783 endelig, direktiv om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet KOM(2006)784 endelig og forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur KOM(2006)785 endelig. Forslaget er blevet positivt modtaget.

Forslagene har i foråret 2007 været drøftet i landtransportgruppen og det er i den forbindelse besluttet, at flytte bestemmelserne og diskussionerne vedr. proceduren for gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelse fra jernbanesikkerhedsdirektivet til interoperabilitetsdirektivet.

Det portugisiske formandskab har i juli måned arbejdet intensivt med sikkerhedsdirektivet, herunder særligt med ansvarsplaceringen for så vidt angår vedligeholdelsen af det rullende materiel. Der forventes, at der vil være enighed i Rådet om det nu fremlagte forslag.

8. Europarlamentets udtalelser

Europaparlamentet har ikke udtalt sig om forslaget.

9. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Sagen er tidligere forelagt Europaudvalget den 1. juni 2007 med henblik på forhandlingsoplæg.



Dagsordenpunkt 6: Relationer med 3. lande

På det forestående Rådsmøde ventes formandskabet og Kommissionen at orientere om resultaterne af den 36. generalforsamling i den internationale luftfartsorganisation ICAO, og et forslag fra Kommissionen om at indlede forhandlinger med Canada om en samlet luftfartsaftale ventes at blive sat til vedtagelse.

a) ICAO: Resultaterne af den 36. generalforsamling

Som beskrevet i kommenteret dagsorden af 24. maj 2007 – vedr. forslag til Rådskonklusioner om EU-medlemsstaternes holdning på ICAO's generalforsamling vedrørende spørgsmålet om inkludering af luftfartsaktiviteter i EU's kvotehandelsordning – afholder den internationale luftfartsorganisation ICAO sin 36. generalforsamling den 18.-28. september 2007. Her behandles bl.a. spørgsmålet om begrænsning af CO₂-emissioner fra luftfartøjer, idet ICAO ifølge Kyoto-protokollen har ansvaret for det globale arbejde hermed. EU-Kommissionen har i øvrigt i december 2006 fremlagt forslag til direktiv om inkludering af luftfarten i EU's kvotehandelsordning (Emission Trading Scheme, ETS).

På Transportrådsmødet den 6.-8. juni 2007 vedtog Rådet et sæt konklusioner om EU-medlemsstaternes ageren på den forestående generalforsamling i spørgsmålet om luftfartens emissioner, som svarer til det forslag til konklusioner, der er redegjort for i den nævnte kommenterede dagsorden.

På det forestående Rådsmøde vil formandskabet og Kommissionen orientere om resultaterne af ICAO-generalforsamlingen, der afsluttes få dage inden Rådsmødet.

Danmark vil kunne tage formandskabets og Kommissionens orientering til efterretning.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen om ICAO's 36. generalforsamling blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 1. juni 2007 til orientering.

b) Forslag om mandat til Kommissionen til at indlede forhandlinger med Canada om en samlet luftfartsaftale

Kommissionen har foreslået, at den bemyndiges til at indlede forhandlinger med Canada om indgåelse af en samlet aftale om et åbent luftfartsområde.



Med forslaget ønsker Kommissionen at kunne forhandle om en luftfartsaftale, hvorefter begge parter luftfartsselskaber frit vil kunne etablere sig og frit levere deres tjenester efter forretningsmæssige principper og kunne konkurrere på rimelige, ensartede vilkår på grundlag af samstemmende, harmoniserede regler. Aftalen vil skulle afløse medlemslandenes (herunder Danmarks) nuværende bilaterale luftfartsaftaler med Canada og vil udgøre et supplement til den for nylig indgåede aftale mellem EU og USA. Under forhandlingerne skal Kommissionen have bistand fra et særligt udvalg udpeget af Rådet og regelmæssigt rapportere til Rådet om forhandlingernes gang.

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

Sagen er ikke tidligere blevet forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenpunkt 7: Meddelelse fra Kommissionen om handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne

Resumé

Kommissionen opstiller en handlingsplan, der har som mål at imødegå de stigende kapacitetsproblemer på lufthavnene. Kommissionen regner med en fordobling af lufttrafikken inden for de næste 20 år, og det kræver, at man sætter ind på en lang række områder for at sikre, at lufthavnene kan klare den øgede trafik ud fra hensyn til kapacitet, flyvesikkerhed og miljø, således at det stadig vil være muligt at opretholde en effektiv transportsektor. Kommissionen har konsulteret en række interessegrupper, og der er enighed om behovet for at finde markedsorienterede og miljømæssige bæredygtige løsninger. Kommissionen peger på flere forskellige tiltag, der vedrører en bedre udnyttelse af den allerede eksisterende lufthavnskapacitet, flere fælles flyvesikkerhedsregler, et bedre samspil mellem luft- og jernbanetransport, undersøgelse og evt. revision af gældende regler om støj fra fly, bedre planlægning af ny lufthavnsinfrastruktur og udvikling af nye teknologiske løsninger.

1. Baggrund og indhold

Meddelelsen er fremsendt den 24. januar 2007 i engelsk sprogversion og i dansk sprogversion den 8. februar 2007.

I meddelelsen fremgår det, at luftfarten er tredoblet i perioden 1980-2000, og mellem 1992 og 2005 er trafikruterne inden for EU vokset med 150 %. Væksten vil fortsætte, idet man regner med en fordobling inden for de næste 20 år. Liberaliseringen af den europæiske luftfartssektor har således vist sig at være en succes, men det kræver, at der bliver sat ind med forskellige initiativer, hvis luftfart fortsat skal være en effektiv og sikker transportform, hvor der også tages hensyn til miljøet.

Kommissionen har allerede taget en række initiativer eksempelvis ved oprettelsen af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i 2002, der bl.a. har til opgave at sikre, at luftfartøjer er sikkerhedsmæssigt forsvarlige samt vedtagelsen af den såkaldte Single European Sky lovpakke om lufttrafikstyringen i det europæiske luftrum.

Nu er turen kommet til de stadig mere overfyldte lufthavne, som er en trussel mod en sikker og effektiv transportsektor. Der er i visse europæiske lufthavne et stigende gab mellem efterspørgslen efter lufthavnsinfrastruktur og den kapacitet, der faktisk er til rådighed. Kapacitetsproblemerne har en direkte afsmitende virkning på økonomien i transportsektoren og dermed på EU's konkurrenceevne. Det samme gælder flyvesikkerhed og miljø, der vil lide under et stadig mere tæt og komplekst trafikmønster.



Kommissionen har i efteråret 2005 hørt en lang række forskellige interessegrupper om mulige løsninger. Der er bred enighed om problemets eksistens, og at der er behov for at finde markedsbestemte og miljømæssige bæredygtige løsninger.

Kommissionen foreslår 5 indsatsområder:

- *En bedre udnyttelse af eksisterende lufthavnskapacitet*

En forudsætning for en bedre udnyttelse af den eksisterende lufthavnskapacitet er, at man på en præcis og ensartet måde kan opgøre lufthavnens samlede både nuværende og planlagte trafikmængder. Det findes ikke i dag, og derfor foreslår Kommissionen, at der udvikles harmoniserede redskaber som kan bruges til en sådan opgørelse.

Den europæiske luftfartsorganisation Eurocontrol har udviklet en proces for planlægning af den samlede europæiske kapacitet ”i luften” (lufttrafikstyringskapaciteten). Kommissionen foreslår, at Eurocontrol også skal se på planlægning af den samlede lufthavnskapacitet og vil indbyde medlemsstaterne, berørte myndigheder og parter til at danne et såkaldt observatorium for planlægning af lufthavnskapaciteten, som bl.a. skal føre tilsyn med dette arbejde.

Det såkaldte slotssystem, hvor luftfartsselskaber får tildelt en afgangstid, der sikrer, at de kan flyve ruten igennem så hurtigt som muligt og dermed belaste luftrummet så lidt som muligt, skal udbygges, så man sikrer, at luftfartøjerne heller ikke optager kapacitet på jorden. Der skal være bedre overensstemmelse mellem den tildelte slot og den tid, som fremgår af luftfartsselskabernes egne flyveplaner for, hvornår de skal afgå fra lufthavnen. Kommissionen vil bede Eurocontrol om at se på løsningsforslag og forslag til ændringer af den eksisterende lovgivning.

Endeligt foreslås det, at man bliver bedre til at forudse evt. forsinkelser ved at luftfartsselskaber, lufthavne, flyveledelse mv. deler de informationer, de får og samarbejder der ud fra. Kommissionen foreslår således, at der via Eurocontrol fastsættes bestemmelser om samarbejdsbaserede beslutningsprocesser i europæiske lufthavne i 2008.

- *En konsekvent tilgang til flyvesikkerhedsforanstaltninger i lufthavne*

Kommissionen vil i løbet af 2008 stille forslag om, at Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) får udvidet sin rolle til også at omfatte flyvesikkerheden i lufthavnene. Lufthavnene er det mindst sikkerhedsregulerede led i luftfartskæden, og de gældende regler på dette område er ikke gennemført ensartet i medlemslandene.



Kommissionen vil endvidere arbejde for, at man bedre udnytter det globale navigationssatellitesystem (Galileo) i forhold til sikkerheden på lufthavnene. Formålet er at udnytte informationer om luftfartøjers positioner bedre både for at højne flyvesikkerheden, men også for at gøre ind- og udflyvning til lufthavnene mere fleksibel, hvilket vil kunne reducere støjvirkninger og dermed gavne miljøet.

- *Fremme af samspil i transportsystemet, integration og samarbejde mellem transportformerne*

Transport med fly og tog skal komplementere hinanden bedre, fordi togforbindelser mellem lufthavne og byer samt regioner aflaster vejene og dermed giver mindre vejforurening. Bedre forbindelser til regionerne vil desuden støtte deres udvikling, ligesom bedre forbindelser mellem lufthavne og storbyområder med højhastighedstog vil kunne frigive kapacitet til lufthavnene, så de i højere grad benyttes til langdistancer. Medlemslandene opfordres til at udbygge togforbindelserne til de regionale lufthavne, og Kommissionen foreslår, at der benyttes midler fra forskellige fonde m.v. til at støtte sådanne projekter (bl.a. Den europæiske fond for regionaludvikling og Samhørighedsfonden).

Kommissionen vil desuden opfordre til, at der udarbejdes et integreret billetsystem for luft- og jernbanetransport, således at det bliver nemmere for passagererne at kombinere de to transportformer.

Kommissionen understreger generelt set, at man ikke kan løse lufthavnenes problemer blot ved at udbygge jernbaneforbindelserne, men det bidrager til at skabe en større effektivitet i det samlede transportbillede og specielt i lufthavnene.

- *Forbedring af lufthavnenes miljøkapacitet og planlægningsrammerne for ny lufthavnsinfrastruktur*

Kommissionen vil se på, om der er behov for at ændre de allerede eksisterende regler om støj fra luftfartøjer, fordi flystøj er en stærkt hæmmende faktor for udvikling af lufthavne.

Kommissionen vil desuden sammen med eksperter og berørte parter se på, om man kan forbedre den måde, hvorpå der laves lufthavnsplaner f.eks. ved at sikre, at offentligheden og relevante myndigheder inddrages, når lufthavne skal etableres eller udbygges. Det samme gælder mulighederne for at bruge det globale navigationssatellitesystem (Galileo) og inddragelse af kapacitetsberegninger.



- *Udvikling og implementering af omkostningseffektive teknologiske løsninger*

Kommissionen foreslår som sidste indsatsområde, at de tekniske overvågnings- og kontrolsystemer, som er udviklet til at styre og kontrollere trafikken på jorden (A-SMGCS), og som er blevet økonomisk støttet af EU, indføres tidligst muligt i alle europæiske lufthavne.

Kommissionen peger også på det såkaldte SESAR-program, der ifølge Kommissionen bør videreudvikles. SESAR-programmet går ud på at videreudvikle sikkerheden og effektiviteten i lufthavnsoperationerne, f.eks. ved at kunne reducere minimumsafstanden mellem luftfartøjer.

På baggrund af meddelelsen er udarbejdet et udkast til rådskonklusioner, som transportministrene forventes at vedtage på rådsmødet den 1.-2. oktober 2007.

Af disse fremgår det blandt andet, at Kommissionen anmodes om at:

- bidrage til at sikre erfaringsudveksling mellem landene og udarbejde retningslinjer for anlæg af nye lufthavne samt udvidelse af eksisterende.
- Udvikle specifikationer for nyt kompatibelt udstyr i lufthavnene.
- Udvikle nye teknologier som kan sikre større effektivitet i lufthavnene under hensyn til luftfartssikkerheden.

At Rådet anerkender:

- Kommissionens ønske om at opbygge et såkaldt observatorium, som har til hensigt at overvåge lufthavnskapaciteten og fungere som et forum for erfaringsudveksling og dialog.
- Kommissionens ønske om at udarbejde en rapport om de finansielle subsidier, der ydes til lufthavnene i EU med henblik på sikre at disse tilskud udnyttes optimalt.

2. Gældende dansk lovgivning på området

Ikke relevant.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist den 26. februar 2007:



AOPA Danmark, DANSAM, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Grønlands Lufthavsvæsen, Københavns Lufthavne, Foreningen af Danske Flyrelaterede virksomheder, Danish Airline Pilots Association, Flyvebranchens Personale union, Billund Lufthavn, Naviair, Dansk Industri, Kongelig Dansk Aeroklub, Scandinavian Airlines System STOOS, Air Greenland A/S, Danish Business Travel, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, MyTravel Airways, Star Air, Cimber Air, Danmarks Rejsebureau Forening, Nordic Aero, Sterling Airlines, Danish Air Transport, Forbrugerrådet og Novia Danmark A/S.

Der er kun kommet kommentarer fra Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES), som bemærker, at handlingsplanen er et godt værktøj. ES efterlyser dog, at security-aspekter også inddrages. Sådanne security-aspekter bør baseres på ”calculated risk”, og omkostninger bør afholdes af staten. ES mener endvidere, at der bør indføres egentlige regler om, at indflyvning og udflyvning skal baseres på GPS. Endeligt peger ES på, at handlingsplanen bør sendes til Infrastrukturkommissionen.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser

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

5. Nærhedsprincippet

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

6. Regeringens foreløbige, generelle holdning

Regeringen er overordnet set positiv over for handlingsplanen. Planen ligger – som Kommissionen anfører i meddelelsen – i god tråd med den såkaldte Lissabon-strategi, der har som mål at gøre EU til en mere konkurrencedygtig, videnbaseret økonomi med flere og bedre arbejdspladser, samtidig med at den sociale samhørighed og miljømæssige bæredygtighed sikres.

Regeringen er enig i, at der er behov for at sætte ind over for de problemer, som den stigende trafik vil give visse lufthavne i Europa, således at der sikres en effektiv transportsektor i hele EU. Regeringen er også enig i, at de problemer, der er forbundet med en stigende trafik på lufthavnene, ikke løses ved blot at sætte et enkelt initiativ i gang. Der er behov for en målrettet indsats på en lang række områder, herunder også i forhold til miljøet, som til sammen sikrer kapaciteten, effektiviteten og sikkerheden i lufthavnene i EU også i årene fremover.



Fra dansk side ses der dog ikke et behov for, at lufthavnskapacitet bliver underlagt EU-lovgivning. Det varetages på nuværende tidspunkt fornuftigt af de enkelte medlemsstater i henhold til nærhedsprincippet. Kommissionen kan imidlertid bidrage til at sikre erfaringsudveksling samt en bedre koordinering af aktiviteter i medlemsstaterne.

Der foreligger på nuværende tidspunkt et udkast til rådskonklusioner, som Danmark kan støtte. Disse er anført under afsnittet ”1. Baggrund og Indhold”.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Medlemslandene har generelt været positive overfor meddelelsen, om end der i transportarbejdsgruppen har været en række principielle diskussionspunkter, herunder spørgsmålet om EU's engagement i luftfartskapacitet.

En række lande mener ikke, at spørgsmålet om lufthavnskapacitet bør reguleres fra EU's side, hvilket har medført, at udkastet til rådskonklusionerne er blevet reformuleret så det nu fremgår, at Kommissionen skal bidrage til at sikre koordinering samt udbrede best-practice på området.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Handlingsplanen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg, men grundnotat er oversendt til udvalget den 15. marts 2007.