

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 16. november 2007  
J. nr. 121-24

EU- og Luftfartskontoret

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

**Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi)  
den 29.-30. november 2007 - Transportdelen**

Dagsordenpunkt 1: Civil satellitnavigationssystem Galileo .....	2
Dagsordenpunkt 2: Handlingsplan for godslogistik .....	5
Dagsordenpunkt 3: EU's bæredygtighedsstrategi - fremskridtrapport.....	18
Dagsordenpunkt 4: Adgang til markedet for international godskørsel .....	26
Dagsordenpunkt 5: Adgang til vejtransporterhvervet.....	39
Dagsordenpunkt 6: Interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem.....	50
Dagsordenpunkt 7: Forslag om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet.....	55
Dagsordenpunkt 8: Forslag om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur ...	60
Dagsordenpunkt 9: Lufthavnsafgifter .....	65
Dagsordenpunkt 10: 3. Luftfartspakke.....	75
Dagsordenpunkt 11: Eksterne relationer i luftfarten.....	85



## **Dagsordenpunkt 1: Civil satellitnavigationssystem Galileo**

KOM (2007) 535

Nyt notat.

### *Resume*

*På det kommende Rådsmøde agter man at vedtage et sæt Rådskonklusioner. Det foreliggende forslag til en forordning om de europæiske radiosatellitnavigationsprogrammer forventes forhandlet under det kommende slovenske formandskab. Danmark vil arbejde for, at eventuelle Rådskonklusioner holdes inden for rammerne af det forhandlingsoplæg, der blev taget i Folketingets Europaudvalg den 1. juni 2007.*

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

Fællesskabet har i en længere årrække i samarbejde med blandt andet Den Europæiske Rumfartsorganisation, ESA, arbejdet med planlægning og etablering m.m. af et verdensomspændende radiosatellitnavigationsprogram, dvs. Galileo.

Et væsentligt element i den kommende etableringsfase og efterfølgende driftsfase har været, at Fællesskabet skulle indgå en koncessionsaftale med en privat partner (dvs. et industrisamarbejde mellem 8 større europæiske firmaer og en række mindre selskaber) om at varetage ovennævnte senere faser af Galileo-projektet. Tilsynet med den private partners drift m.m. af Galileo skulle varetages af Galileo Tilsynsmyndigheden (i daglig tale GSA), som er oprettet gennem en forordning.

I foråret 2007 stod det imidlertid ganske klart, at forhandlingerne ikke førte til noget resultat. Rådet konkluderede derfor i en efterfølgende resolution fra juni 2007, at bestræbelserne på at etablere et samarbejde skulle indstilles, idet de igangværende forhandlinger ikke havde ført til en aftale. Rådet anmodede derfor bl.a. Kommissionen om i september 2007 at forelægge Rådet detaljerede alternative forslag vedrørende finansiering.

Kommissionen vedtog den 19. september 2007 en meddelelse, der har til formål at sikre, at de europæiske satellitnavigationsprogrammer (Egnos og Galileo) videreføres, samt et ændret forslag til forordning om programmernes finansiering. Det foreslås, at alle udgifter i forbindelse med Galileos gennemførelsesfase finansieres over fællesskabsbudgettet, så det sikres, at projektet videreføres.

Ifølge forordningsforslaget skal alle udgifterne i forbindelse med Galileos gennemførelsesfase finansieres af EU alene. De budgetmidler, der er nødvendige for at finansiere Egnos (Egnos er en forkortelse for "European Geostationary



Navigation Overlay Service". Egnos er et europæisk system, som er udviklet med det formål at forbedre GPS' ydeevne) og Galileo, er fastsat til € 3,4 mia. for perioden fra den 1. januar 2007 til den 31. december 2013. Forslaget har desuden til formål at stramme op på den offentlige styring af programmerne.

I meddelelsen fra Kommissionen redegøres bl.a. for de vigtigste elementer i programmerne Galileo og Egnos, herunder infrastrukturomkostningerne, risici i forbindelse med gennemførelsen af programmerne og deres forvaltning, det forventede overskud og de forventede indtægter, finansieringen af de europæiske satellitnavigationsprogrammer ("Global Navigation Satellite Systems" (GNSS) og den offentlige sektors styring.

På Rådsmødet den 1.-2. oktober 2007 vedtog man et sæt Rådskonklusioner, hvor Rådet blandt andet på ny bekræftede Galileos værdi som et nøgleprojekt for den Europæiske Union.

Det portugisiske formandskab har siden meldt ud, at man i udgangspunktet ikke agter at drøfte selve Kommissionens forordningsforslag, men at man i stedet agter at få vedtaget et nyt sæt Rådskonklusioner. Dette skal formentlig ses i lyset af, at der blandt nogle, navnlig større, medlemslande er særlig interesse for industrikontrakterne, samt at Europa-Parlamentet hverken i transportudvalget eller på plenarforsamling agter at afslutte forordningsforslaget i år. Forordningsforslaget må derfor forventes behandlet under det kommende slovenske formandskab, dvs. i første halvår af 2008.

Udkastet til de foreliggende Rådskonklusioner omfatter bl.a. afsnit om, at projektet er vigtigt for EU, at man noterer sig Kommissionens budgetoverslag, en kort beskrivelse af politisk beslutningstagen om projektet, styring af projektet og ejerskab (eksempelvis at Fællesskabet ejer projektet) etc.

Formandskabet bestræber sig på, at få Rådskonklusionerne vedtaget på Rådsmøde (TTE) den 29. – 30. november 2007.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Ikke relevant.

## **3. Høring**

Det er ikke skønnet relevant at foretage høring.

## **4. Forslagets konsekvenser**

På rådsmødet d. 29.-30. november 2007 er der alene lagt op til vedtagelse af rådskonklusioner vedr. Galileo, hvilket ikke vurderes at have statsfinansielle,



samfundsøkonomiske, administrative, miljømæssige eller beskyttelsesmæssige konsekvenser.

Imidlertid vil en efterfølgende vedtagelse af Kommissionens ændrede forslag til Galileo-forordning, herunder en ny finansieringsmodel for projektet medføre en merudgift for EU-budgettet på € 2,4 mia. i perioden 2007-2013, hvilket svarer til en dansk merudgift på ca. 360 mio. kr.

## **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

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

Fra dansk side vil man arbejde for, at eventuelle Rådskonklusioner holder sig inde for rammerne af det forhandlingsoplæg, der blev taget i Folketingets Europaudvalg den 1. juni 2007.

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

Teksten har været forhandlet på en række møder i Rådets Transportarbejdsgruppe i løbet af oktober måned og i starten af november. Vurderingen er, at der synes at kunne blive opnået enighed om en tekst i rådskonklusionerne om styringen af Galileo projektet.

## **8. Tidligere forlæggelser 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, 28. september 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.



## **Dagsordenpunkt 2: Handlingsplan for godslogistik**

KOM (2007) 607

Nyt notat

*Resume:*

*Kommissionen opstiller i meddelelsen i ”Handlingsplan vedrørende gods-transport og logistik” en række konkrete initiativforslag, der skal medvirke til at forbedre og effektivisere godstransporterne i Europa. Initiativforslagene vedrører blandt andet spørgsmål om planlægning, organisation og ledelse samt kontrol og udførelse af transporterne indenfor en forsyningskæde. Initiativerne forventes at kunne få betydning for såvel godstransport ad landevej som jernbane- og søtransporter når disse - efter gennemførelse af en række analyser og undersøgelser - på et senere tidspunkt vil blive udmøntet i konkret lovgivning.*

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

Meddelelsen fra Kommissionen vedrørende en handlingsplan for godstransport og logistik er modtaget den 18. oktober 2007. Meddelelsen foreligger endnu ikke i dansk sprogversion.

I meddelelsen understreger Kommissionen, at godstransport og logistik er et vigtigt konkurrenceparameter for Europa, der spiller en væsentlig rolle i forhold til gennemførelsen af Lissabon strategien i forhold til vækst og beskæftigelse.

På denne baggrund opstiller Kommissionen meddelelsen i ”Handlingsplan vedrørende godstransport og logistik” en række konkrete initiativforslag, der skal medvirke til at forbedre og effektivisere godstransporterne i Europa. Initiativforslagene vedrører blandt andet spørgsmål om planlægning, organisation og ledelse samt kontrol og udførelse af transporterne indenfor en forsyningskæde. Initiativerne forventes at kunne få betydning for såvel godstransport ad landevej som jernbane- og søtransporter.

Initiativerne er opstillet indenfor 6 hovedoverskrifter:

a) **e-fragt og ITS**, herunder en målsætning om at lave en køreplan for e-fragt med henblik på etablering af et ”internet for gods”. Desuden skal der skabes en fælles ramme for arbejdet med at udvikle ITS – systemer, der kan omfatte transport af flere typer af gods. Endelig skal der arbejdes for at skabe fælles datastandarder for at muliggøre et dataflow mellem de forskellige transportformer.



b) **Bæredygtig kvalitet og effektivitet**, herunder fortsat arbejde med reduktion af flaskehalse. Med henblik på en forbedret effektivitet skal der sættes på øget uddannelse indenfor transport og logistik. Derudover nævnes vigtigheden af at de intermodale transportere effektiviseres. I den forbindelse foreslås det, at der gennemføres en benchmarkundersøgelse af multimodale terminaler.

c) **Forenkling af transportkæderne**, herunder en målsætning om administrative lettelser og et konkret forslag om at etablere "one stop-shopping" i forhold til de administrative procedurer, der er påkrævet ved de forskellige typer af godstransport. Særligt nævnes det, at Kommissionen vil forberede et forslag, der skal medvirke til at fjerne barriererne for søtransport over kortere afstande.

d) **Standardisering af køretøjsdimensioner og lasteenheder**, herunder at arbejde for at sikre større grad af standardisering med henblik på at fjerne de eksisterende tekniske barrierer for at foretage intermodale transportere.

e) **"Grønne" godskorridorer**, herunder at arbejde for bæredygtige transportere gennem et forbedret samarbejde mellem myndigheder og transportører. Det foreslås, at grønne transportkorridorer kommer til at indgå i målsætningerne med TEN-T og Marco Polo. Endvidere skal der arbejdes med at videreudvikle mere godsorienteret banenet.

f) **Transport- og logistik i byområder**, herunder etablering af en række anbefalinger og "best practice" indikatorer for transport og logistik i byområder.

## 2. Gældende Dansk ret og forslagens konsekvenser herfor

Da der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen har forslaget ikke umiddelbare konsekvenser for dansk ret. På et senere tidspunkt, når udarbejdelsen af de forskellige handlingsplaner, undersøgelser mv., der er nævnt i meddelelsen er gennemført, kan dette resultere i konkret lovgivning. I hvilket omfang dette i givet fald vil have påvirkning på gældende dansk ret er det dog ikke muligt at vurdere på nuværende tidspunkt.

## 3. Høring

Forslaget har været sendt i høring med frist henholdsvis den 31. oktober og den 9. november 2007 i EU-specialudvalget for Transport samt i Danmarks Statistik og Undervisningsministeriet.

Af høringssvarerne der er indkommet inden den 31. oktober 2007 fremgår følgende:



DTL peger på ”... at handlingsplanen er en del af en proces, hvor debatten vil fortsætte i de kommende måneder, særligt i Europa-Parlamentet. De nedenstående kommentarer fra DTL er således med det forbehold, at den kommende debat kan føre til en justering af vores opfattelse af de konkrete tiltag.

DTL skal hilse velkommen, at også EU er nu indstillet på at se nærmere på rammevilkårene for transport og logistik erhvervet i EU. Dermed anerkender EUs transport myndigheder, at deres ansvar reelt rækker længere end blot tekniske forskrifter, færdselssikkerhed, sociale forhold og miljø. Myndighederne har også et ansvar for at sikre, at transport og logistik erhvervet kan bidrage til EUs vækst og beskæftigelse.

Til de konkrete forslag, skal DTL bemærke følgende:

- Vi er enige i betydningen og potentialet i større og bedre anvendelse af ITS løsninger. Det kan ikke udelukkes, at standarder mv skal udvikles for at fremme en større anvendelse. Imidlertid finder vi, at nogle af de ideer Kommissionen kommer op med, blot svarer til hvad en professionelt drevet transport og logistik virksomhed i dag har etableret for at holde styr på sin forretning. Vi er derfor bekymret for, at Kommissionens tanker blot vil kopiere arbejde, der allerede foregår. Ligeledes må der tages højde for, at disse systemer ofte har høj kommerciel værdi for de pågældende virksomheder og det derfor ikke er realistisk at forestille sig systemer, hvor informationerne i disse systemer gøres fuldt offentlige. Endelig skal vi ikke undlade at udtrykke bekymring for, at nogen af ideerne blot er udtryk for at endnu engang at forsøge at redde Galileo-projektet ved at opfinde opgaver, som erhvervet efterfølgende tvinges til at betale for.
- At anvende ITS systemer til administrative forenklinger og lette den administrative byrde kan vi dog fuldt ud støtte.
- Vi hilser ligeledes velkomment, at Kommissionen erkender behovet for en bedre ramme for udvikling af ITS systemer i visse konkrete tilfælde, som f.eks. kravene til transport af levende dyr. Her er det klart behov for, at Kommissionen tager et initiativ for at sikre, at de krav, der er stillet i loven, kan opfyldes.
- DTL støtter aktivt arbejdet omkring flaskehalse i transport og logistik systemet i EU. Vi skal opfordre den danske regering til ligeledes at støtte arbejdet aktivt.
- DTL støtter Kommissionens hensigt om at involvere de sociale parter i en dialog om udvikling af erhvervet og jobmulighederne for at fremme kompetencerne. Den nuværende mangel på arbejdskraft kræver opfindsomhed og anvendelse af alle ressourcer til rådighed, for at finde



langsigtede løsninger.

- DTL stiller sig uforstående overfor forslaget om indikatorer (afsnit 2.2.3). Vi støtter arbejdet for bedre og mere præcis statistik, men vi støtter ikke udvikling af indikatorer, når markedet så udmærket selv løser problemer med dårlig kvalitet, for høje priser etc. Forslaget om benchmarking (afsnit 2.2.4) er vi således ligeledes skeptiske overfor.
- Hvad angår "simplification of administrative compliance" skal vi henviser til de kommentarer vi sendte Kommissionen i 2006: "Any initiative to facilitate trade – administrative procedures, custom - will also facilitate intermodal operations, and DTL supports this approach. However, all operators must benefit from the facilitated procedures. It would be counterproductive – and perhaps even discriminatory – if the access to the advantages of facilitation depended on the operator being involved in intermodal transport or the operator having been certified somehow. Such actions would be discriminatory and distort competition. "
- DTL stiller sig skeptisk overfor mulighederne for reelt at udvikle et fælles dokument for alle transportformer. Men en undersøgelse af mulighederne kunne måske være anvendelig for at få et bedre overblik over forskelle i fremgangsmåder.
- Hvad angår "liability" fastholder DTL sin tidligere holdning, som udtrykt overfor Kommissionen i 2006. Vi skal understrege, at vi på dette tidspunkt ikke ser grund til at formode, at UNCITRAL forhandlingerne ikke skulle komme i hus: DTL finds global solutions to liability issues interesting but it has to be recognised that the existing regime for liability of road transport – the CMR-convention – is a successful regime providing clarity and practical solutions for shippers and operators. Any global solution is therefore only acceptable if the provisions of the CMR-convention are respected. However, it is clear that the issue of liability will continue to be discussed and we can therefore accept option 2) as suggested by the Commission, whereby EU would consider the situation, when the negotiations in UNCITRAL have finished. As a general remark, it is the experience of DTL, that liability issues are not what decide the shippers' choice of transport mode. Other issues such as quality, reliability, speed, and price are more important.
- DTL finder forslaget om at se på adgangskort til havne og mulighederne for at integrere de forskellige kort, et meget vigtigt forslag, som vil kunne gøre dagligdagen væsentlig nemmere for mange vognmænd uden at sænke sikkerheden.
- DTL hilser velkomment Kommissionen accept af betydningen af vægt og dimensioner for lastbiler for at velfungerende transport og logistik





system. DTL ser frem til at deltage aktivt i den videre debat om modulvogntog på EU-niveau og skal opfordre Transport- og energiministeriet til ligeledes at fortsætte sin aktive indsats på dette område.

- DTL er som udgangspunkt bekymret for, at ideerne om grønne fragtkorridorer vil ende med at være plan økonomiske tiltag uden respekt for markedets behov og krav. Vi vil derfor følge denne udvikling nøje for at sikre at erhvervets interesser ikke sættes over styr.
- Hele diskussionen om transport af gods i byer er af stor betydning i EU i dag. Som udtrykt i vores svar om Grønbogen om mobilitet i byer, vil vi engagere os aktivt i denne diskussion, men tager i øjeblikket forbehold for så vidt angår konkrete tiltag, idet høringen om Grønbogen kører frem til marts 2008.”

Handel Transport Service (HTS) har i et svar koordineret med International Transport Danmark (ITD) påpeget følgende:

”... HTS deler Kommissionens opfattelse af, at godstransport og logistik er en af forudsætningerne for at opnå Lissabon-strategiens målsætning om, at EU skal have verdens mest konkurrencedygtige økonomi. Derfor er det meget positivt, at Kommissionen nu kommer med en pakke, der kan forbedre effektiviteten og bæredygtigheden i den europæiske godstransport.

Godstransporten er i dag liberaliseret i EU og underlagt en betydelig konkurrence. Det er derfor vigtigt, at nuværende og fremtidig EU-regulering generelt understøtter det indre marked, og at nationale særregler ikke indrettes på en måde, der er konkurrenceforvridende overfor operatører fra andre EU-lande.

Udgangspunktet for EU's politik om godslogistik bør være at fokusere på at øge effektiviteten mellem de enkelte transportformer, og dermed afholde sig fra at vælge mellem transportformerne. En markedsbaseret tilgang er den bedste metode til at sikre, at kunderne får den kvalitet de efterspørger. Derfor virker bl.a. punkt 2.2.3 om ”improving performance” uhensigtsmæssigt og overflødigt.

I forhold til informations- og kommunikationsteknologi er det positivt, hvis der tages initiativer for at sikre udviklingen af én boks, der kan installeres i lastbilers førerkabiner og foretage den nødvendige elektroniske kommunikation mellem flere forskellige systemer, fx betalingsveje, fragt mv.

HTS finder det endvidre meget positivt, at Kommissionen i deres handlingsplan lægger op til at analysere mulighederne for at ændre på direktiv 96/53/EF om køretøjers vægt og dimensioner. HTS har den 15. oktober 2007 sammen med Dansk Industri skrevet til transportkommissæren og opfordret til at direktivet ændres, således at der kommer fælles EU-regler, der tillader brugen af modulvogntog i nationale og internationale godstransporter. Modulvogntog vil



reducere CO<sub>2</sub>-udledningen og trængsel samt bidrage til en mere effektiv gods-transport. HTS skal derfor opfordre regeringen til at benytte drøftelserne af Kommissionens handlingsplan til at presse aktivt på for sådanne fælles EU-regler.

Afslutningsvist efterlyser HTS, at Kommissionen igen tager fat på at harmonisere de forskellige kørselsforbud i EU og får gjort dem mere gennemskuelige. Det havde været logisk at medtage dette i en handlingsplan, der skal forbedre rammebetingelserne for godstransportlogistikken....”

Danske Speditører har påpeget følgende:

”... Danske Speditører hilser Kommissionens handlingsplan velkommen og glæder sig over Kommissionens fokus på logistik.

Det er derfor uheldigt, at det må konstateres, at handlingsplanen består af tiltag, som kun har fokus på at ensrette og standardisere vare- og informationsflowet indenfor EU uden hensyntagen for den globale forsyningskæde.

Til de konkrete forslag skal Danske Speditører umiddelbart komme med følgende bemærkninger:

Danske Speditører er positive overfor Kommissionens arbejde omkring flaskehalse i transport- og logistiksystemet, og vil deltage aktivt i denne proces. I forlængelse af ovenstående er det dog således beklageligt, at Kommissionen ikke har haft større fokus på spedition. Som arbejdet med den danske vejgodsstrategi har vist, er det i speditionen, at man kan finde og hente effektivitet og merværdi.

Danske Speditører må fraråde Kommissionens tiltag om E-freight, hvis visionen er, at opnå et særligt EU-format. Tiltaget vil skabe unødige flaskehalse i informationsflowet grundet ideen om én standard for data, og al fremtidigt flow ud og ind af EU vil således blive udsat for unødvendige byrder, og tiltaget får således karakter af en handelsbarriere.

Der kan endvidre udtrykkes bekymring for, at tiltaget blot er en ensretning af af de informationssystemer, som allerede anvendes i transport- og logistikvirksomheder idag, og Kommissionens tiltag derfor ikke tjener en merværdi.

Danske Speditører stiller sig undrende overfor Kommissionens vision om konstant viden om godsets placering, da tiltag som f. eks. RFID bør være drevet af markedet selv og ikke besluttet politisk. Kommissionen bør ligeledes overveje merværdi og funktionen af dette, hvis der i forvejen ikke ligger en kommerciel efterspørgsel i markedet.



I forlængelse af dette stiller vi os bekymrende overfor Kommissionens forsøg på indgriben i standarder, som transportindustrien selv har udviklet. Det vil være en forhindring for godsets frie bevægelighed på det globale marked, hvis Kommissionen ønsker at fastlægge en EU-standard for containere.

Det bør indstilles overfor Kommissionen, at tiltaget med et fælles EU transportdokument på alle transportformer er en uheldig EU-enegang, eftersom der allerede på området eksisterer globale og internationale konventioner. Kommissionen burde derfor i højere grad målrette deres indsats til en styrkelse af disse internationale og globale konventioner end udarbejde en fælles EU løsning.

Danske Speditører er skeptiske overfor Kommissionens tiltag om benchmarking og performance, da dette bør være styret af markedet selv.

Danske Speditører er i udgangspunktet skeptiske overfor den grønne fragtkorridor, da dens nuværende form har ramme af økonomiske byrder uden hensyn til markedets behov og krav....”

Danmarks Rederiforening har i et svar følgende bemærkninger til de konkrete initiativer:

”... **E-freight and ITS**. Med hensyn til forslaget om e-maritime er det afgørende at sikre, at der her ikke bliver tale om et EU-system, der er isoleret fra omverden. Skibsfarten sejler globalt, og det må derfor sikres, at et eventuelt forslag tager højder for denne globale markedssituation. I det omfang disse tiltag kan medvirke til at simplificere administrative procedurer ved kontakt til myndigheder vil det være velkomment.

**Quality and efficiency**. Rederiforeningen støtter bottleneck undersøgelserne. Med hensyn til certificering af uddannelser skal vi gøre opmærksom på, at der eksisterer internationale regler om søfolks kvalifikationer, som ikke bør berøres af dette initiativ.

Derimod er vi meget skeptiske over for ”**performance indicators**”. I bedste fald lægges op til unødigt bureaukrati, og man kan frygte at hvis kommissionen udvikler sådanne vil de blive søgt presset ned over erhvervet. Det bør kort sagt overlades til erhvervets parter at udvikle kvaliteten af tjenesterne.

Forbedring af **statistisk** materiale kan støttes, men det bør ikke lede til nye administrative byrder på erhvervslivet.

Der foreligger et selvstændigt kommissionspapir om ”**maritime transport space**”, som vi vil kommentere separat. I denne forbindelse skal vi dog understrege, at i det omfang dette initiativ letter administrative byrder vil det være nyttigt, men det er helt afgørende, at der ikke i den forbindelse introduceres re-



gionale særkrav for eksempel vedr. sikkerhed eller bemanning, som kan risikere at underminere den velfungerende globale regulering af skibsfarten.

Rederiforeningen er imod EU initiativer vedr. **transportdokumenter og ansvarsforhold**. Dette område er reguleret af velfungerende globale konventioner, som ikke bør undermineres ved regionale initiativer, som i øvrigt næppe vil være mulige. For skibsfarten er det særligt afgørende, at et EU-initiativ på dette område ikke på nogen måde berører UNCITRAL-arbejdet, der skrider godt frem, og som der er lagt store danske ressourcer og interesser i.

**Europæiske sikkerhedsstandarder.** Vedrørende de indledende bemærkninger om ”performance” og Customs Code bør det bemærkes, at Customs Code i sin nuværende form resulterer i konkurrenceforvridning mellem rederier og speditorer/NVOCC, og betyder at omkring 40 pct. af alle containere, der går ind i EU ikke bliver screenet (dokumentation, ikke fysisk creening) – og alle ved vel at mærke på forhånd hvilke containere, der ikke bliver undersøgt. 100 pct. scanning er selvfølgelig ikke en løsning, og ”smart technologies” er kun en løsning i det tilfælde er teknologien er virkelig testet og gennemprøvet. Forskellige tanker re. GPS m.v. i containere har endnu ikke vist sig holdbare i praksis.

Vedr. de konkrete forslag. Der er formentlig tale om et CEN-initiativ, der kun er i sin spæde begyndelse. Vores grundlæggende synspunkt, at når der er udarbejdet internationale standarder i f.eks. ISO er det ikke nødvendigt, at CEN arbejder videre på disse på europæisk niveau. Danmarks Rederiforening er involveret i det aktuelle arbejde med henblik på at sikre, at det forbliver uændret fra de internationale standarder.

Åbnes debatten om **direktiv 96/53** vil det være naturligt at sikre, at 45 fods containere, som et flertal af medlemslandene i dag tillader i nationale fart også får mulighed for at krydse landegrænserne...”

Følgende hørings svar er modtaget efter 31. oktober 2007:

Danske Havne har i et hørings svar bemærket følgende:

”... Som brancheorganisation for de danske erhvervshavne vil Danske Havne gerne afgive hørings svar om EU-Kommissionens handlingsplan for godslogistik, COM(2007)607.

Danske Havnes holdning til de fremsatte forslag om havnepolitik, om Motorways of the Sea og om European Maritime Transport Space, vil fremgå af senere hørings svar (dokumenter udsendt fra ministeriet d. 29.10 med høringsfrist d. 26.11).

Havne er med den naturlige kombination af forskellige transportformer centrale dele af en effektiv transport- og logistikkæde. Det er derfor vigtigt for havne-



ne, at EU-Kommissionen i sin ambitiøse handlingsplan ser på godssystemet som en helhed.

Danske Havne er enig med EU-Kommissionens grundlæggende tilgang om, at logistik er erhvervsdrevet, men at det offentlige system – herunder EU – sætter rammebetingelserne for erhvervet. Derfor er det så meget desto vigtigere at have fokus på disse rammebetingelser.

Ordentlig infrastruktur for den tunge trafik til og fra havnen er fx et uomgængeligt element for at sikre en grønnere bytransport, bedre samspil mellem transportformerne og en mere effektiv godslogistik. Dette er bl.a. også påpeget i Danske Havnes bemærkninger til ministeriet om EU-grønbogen om bytransport.

Det er havnens brugere, dvs. rederier, speditjonsfirmaer, vognmænd m.m. - og dermed i sidste ende transportkøberne, der finansierer infrastrukturen i selve havnen, kajer, havnebassiner og andre anlæg samt sejlrender ind til havnen. Men det er offentlige investeringer, der skal sikre ordentlig landinfrastruktur til og fra havnen. Begge dele er nødvendige for at havnene kan fungere effektivt. De fleste virksomheder ligger imidlertid i erhvervsområder uden for byerne, og derfor skal trafikken til og fra havnen igennem bykernerne, med mindre der etableres en ordentlig baglandsinfrastruktur.

Effektiv baglandsinfrastruktur kan for eksempel være en havnetunnel eller en omfartsvej, der adskiller den tunge trafik til/fra havnen fra den øvrige bytrafik. Ved at lede den tunge trafik uden om bykernen opnår man mindre forurening, lavere risiko for uheld, mindre støj og bedre fremkommelighed i de tættest befolkede byområder. Dertil kommer gevinsten for den samlede logistikkæde. Danske Havne så derfor gerne at koblingen mellem havne - samt andre knudepunkter – og de overordnede transportkorridorer havde en større plads i Kommissionens handlingsplan.

Fjernelse af flaskehalse (ad kapitel 2.2.1 i handlingsplanen) er derfor også af stor betydning for kæden, om end visse flaskehalse befinder sig på andre niveauer end EU-plan, og følgelig også bør fjernes på de relevante niveauer frem for via EU.

Danske Havne er enig med Kommissionen i, at det er centralt, at sikre en statistik, der belyser hele transportkæden (ad 2.2.6).

Et andet vigtigt element for havnene er arbejdet med at fjerne administrative byrder (ad 2.3.1 og 2.3.2) Danske Havne glæder sig over initiativer som single window, one-stop-shop, single document m.m. Vi finder også, at det fælles Europæiske Søtransportområde rummer store muligheder for europæisk nærsøfart, forudsat at det anvendes som instrument til at afskaffe unødvendige toldprocedurer og andre administrative byrder.



Danske Havne anser også E-freight og Internet for Cargo for at rumme stort potentiale (ad 2.1). Den danske Infrastrukturkommission har i sit arbejde diskuteret muligheden for en såkaldt "Rejseplan for Gods", hvilket netop svarer til EU-Kommissionens forslag om Internet for Cargo. Danske Havne vil gerne opfordre den danske regering til at gå fuldt og helt med i et samarbejde om at stable et sådant europæisk projekt på benene.

Dog er det vigtigt i forbindelse med udvikling af elektroniske systemindgange, at papir-bureaukrati ikke blot afløses af e-bureaukrati. Der bør ske en reel lempe af de administrative byrder ved en overgang til elektroniske systemer.

Ved spørgsmålet om containersikkerhed (security - ad 2.3.4) er det centralt for Danske Havne, at øgede udgifter rent faktisk giver øget sikkerhed. Det er ikke tilfældet med 100 % containerscanning. Terror opdages og forhindres ikke ved hjælp af en scanner, men ved godt efterretningsarbejde. De scannere, der eksisterer i dag, fanger kun cigaretsmugling og lignende kriminalitet. Det er derfor, det ikke PET, men SKAT, der ejer den eneste nuværende danske container-scanner. Der er ingen trussel, der står mål med milliardudgifterne og bøvet. Risikoen for en atombombe i en container er minimal. Alle de største containerhavne har installeret målere til at registrere eventuel radioaktiv stråling. Men sådanne målere er ikke nok i følge den nye lov i USA, der kræver egentlig scanning af samtlige importerede containere. Danske Havne må tage skarpt afstand fra en sådan politik

Der er enkelte elementer, som ikke fremstår særligt tydelige i handlingsplanen. Det drejer sig fx om de grønne transportkorridorer (ad 2.5), hvor Kommissionen ikke giver nogen indikationer af, hvordan man vil indføre sådanne uden samtidig at forvride markedet. Det kan undre, at Kommissionen henviser til havne og andre terminalområder på dette punkt, men ikke nævner dette aspekt i sin havnepolitik. Danske Havne er derfor umiddelbart skeptiske over for det uklare koncept.

Et andet uklart element er omtalen af de mange "generic indicators" (ad 2.2.3.), "benchmarks" (ad 2.2.4), "best practice" (ad. 2.2.5) m.m. Danske Havne ønsker at påpege, at der kan være tale om kommercielt følsomme oplysninger, og at der findes utallige, usammenlignelige måder at opgøre sådanne tal på. Vi ser derfor gerne en præcisering af begreberne og vil i samme åndedræt tilbyde at indgå i et arbejde med at definere dem nærmere.

Samlet set er der dog tale om en omfattende og generelt udmærket handlingsplan, og Danske Havne ser frem til at se det konkrete indhold af forslagene."

Dansk industri har bemærket følgende:



”...Dansk Industri kan som udgangspunkt støtte Kommissionens initiativ om en handlingsplan for godstransport og logistik, idet den vil fremme Lissabon målsætningerne og arbejdet med at skabe et mere velfungerende indre marked for transport.

DI finder det samtidig positivt, at handlingsplanen lægger stor vægt på effektivisering af logistik i de forskellige dele af transportsektoren, hvilket der vil blive stadig større behov for med de stigende godsmængder. DI finder det desuden tilfredsstillende, at handlingsplanen lægger op til øget brug af Internet og ITS systemer samt at hensynet til bæredygtighed indgår i handlingsplanen....”

#### **4. Forslagets 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**

Ikke relevant, da der ikke er tale om et lovgivningsforslag. Hvis meddelelsen udmøntes i konkrete forslag vil disse blive vurderet for så vidt angår overholdelsen af nærhedsprincippet.

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

Danmark er positivt overfor, at Kommissionen sætter godstransport på dagsorden med den nærværende handlingsplan – ikke mindst i lyset af de trængselsproblemer transportvæksten forventes at kunne medføre i de kommende år. Danmark mener på linje med Kommissionen, at det er vigtigt at fremme tiltag som medfører en mere effektiv international godstransport, herunder et effektivt indre marked for godstransport. Det er imidlertid vigtigt at lægge vægten på tiltag som for færrest mulige omkostninger vil kunne medføre størst mulig effekt for godslogistikkæden.

Om de konkrete initiativer er det bl.a. regeringens holdning:

- At ITS er et vigtigt redskab til bl.a. at fremme trafiksikkerhed og fremkommelighed.
- At udviklingen af e-freight systemer bør tage højde for de it-systemer som allerede i dag anvendes af transportvirksomhederne.
- At udvikling af data- og informationsnetværk erfaringsmæssigt kan vise sig omkostningskrævende, og at indførelse af et ”internet for gods” på den baggrund skal sikres at tilføre en reel merværdi.





- At Danmark har stor fokus på bæredygtig kvalitet og effektivitet bl.a. i forhold til trængsel og flaskehalsproblematikker samt behov for at handle på transportsektorens udledning af drivhusgasser. I forbindelse med udviklingen af performance indikatorer bør det dog indgå i overvejelserne at virksomhederne allerede i dag medvirker til at forbedre kvalitet og effektiviteten af godstransporterne. Udgangspunktet bør således være at markedet selv regulerer effektiviteten og at opstillingen af performanceindikatorer bør ske ad frivillighedens vej.
- At udviklingen af et fælles transportdokument, fælles ansvarsregler, samt sikkerhedsstandarder tager højde for allerede eksisterende internationale og globale konventioner på området.
- At Danmark i forhold til køretøjsdimensioner er positivt indstillet overfor at skabe fælles regler i EU. Den danske regering arbejder bl.a. i den forbindelse for at sikre en generel udbredelse af modulvogntog, hvilket forudsætter et fælles regelgrundlag.
- At det i forhold til lasteenheder er vigtigt at tænke i globale ISO standarder. Det har hidtil været Søfartsstyrelsens og Transport- og Energiministeriets opfattelse, at der ikke er behov for en europæisk standard på området, men at der må søges en ISO-standard.
- At Danmark er som udgangspunkt positivt indstillet overfor grønne godskorridorer. Dog er det vigtigt at inddrage virksomhedernes særlige behov i forbindelse med udviklingen af sådanne korridorer.
- At Danmark har fokus på problemstillingen med godstransport i byområder særligt i forhold til reduktion af skadelige partikler fra køretøjer gennem partikelfiltre.
- At Danmark generelt set mener, at der skal satses på internationale løsninger, der er åbne overfor omverdenen.

Overordnet set er det vurderingen, at kun tiltag, som kan påvises at medføre konkrete positive nettogevinsten bør gennemføres. Således bør en beslutning om igangsættelse af initiativer i hvert enkelt tilfælde sammenholdes med såvel midlertidige som permanente omkostninger ved en sådan igangsættelse.

Det fremgår ikke af meddelelsen hvilke omkostninger, der er forbundet med de enkelte tiltag. Det vil i sagen natur være af stor vigtighed at få foretaget en vurdering af størrelsen på de enkelte tiltag og hvilke aktører, der forudsættes at finansiere disse.





Generelt bør der i forbindelse med udviklingen af systemer og standarder desuden fokuseres på at sikre, at disse skal kunne fungere på et globalt marked og i en global forsyningskæde.

Vedrørende udviklingen af ”best-practice indikatorer lægges vægt på, at dette sker under hensyntagen til at det herved ikke bliver muligt at identificere enkelte virksomheder.

Endelig lægges der vægt på, at der ved gennemførelsen af de enkelte tiltag tages højde for, at godstransport i høj grad er et grænseoverskridende erhverv hvorfor det er nødvendigt, at de forskellige systemer og standarder skal kunne tilpasses en global forsyningskæde.

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

Forslaget har endnu ikke været genstand for forhandling i transportarbejdsgruppen, men gruppen har kort behandlet det portugisiske formandskabs udkast til Rådskonklusioner, som det stiles mod at vedtage på Rådsmødet den 29.-30. november 2007.

Der er en generel tilfredshed med teksten, der af de fleste lande opfattes som velafbalanceret.

## **8. Europaparlamentets udtalelser**

Europaparlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.



## **Dagsordenpunkt 3: EU's bæredygtighedsstrategi - fremskridtrapport**

KOM (2007) 642

### *Resume*

*Det Europæiske Råd vedtog i juni 2006 en ny strategi for bæredygtig udvikling. Kommissionen har den 23. oktober 2007 fremsendt en fremskridtsrapport om implementering af strategien. Kommissionens overordnede vurdering er, at der er moderat fremskridt, men at der også er områder, hvor der er behov for forstærket indsats. Det gælder fx transportområdet og visse dele af biodiversitetsområdet.*

*Meddelelsen fra Kommissionen opregner en række prioriteter for den kommende tid. Der er i al væsentlighed tale om kendte initiativer.*

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

Kommissionen har den 23. oktober 2007 fremsendt en fremskridtsrapport om bæredygtig udvikling til Rådet og Europaparlamentet. Fremskridtsrapporten bliver udarbejdet på baggrund af Det Europæiske Råds vedtagelse af en ny strategi for bæredygtig udvikling for Europa i juni 2006.

EU's oprindelige strategi for bæredygtig udvikling blev vedtaget på DER's møde i Göteborg i juni 2001, som dermed tilføjede en miljødimension til EU's Lissabonstrategi. I 2002 blev strategien tilføjet en ekstern dimension i form af en række globale politikker og forpligtigelser, som indgik i EU's bidrag til Verdens-topmødet for Bæredygtig Udvikling i Johannesburg. DER besluttede på Göteborgtopmødet, at EU's strategi for bæredygtig udvikling skulle revideres med tiltrædelse af hver ny Kommission. Strategien blev således evalueret og revideret i 2005, og der blev vedtaget en ny strategi på DER's topmøde i juni 2006.

Strategien fastsætter, at Kommissionen hvert andet år og første gang i september 2007, skal udarbejde en fremskridtsrapport om implementering af bæredygtig udvikling i EU og i medlemsstaterne. Fremskridtsrapporten skal indeholde fremtidige prioriteringer og handlinger.

Fremskridtsrapporten forventes drøftet i en 'Friends of the Presidency gruppe' og vil derudover blive drøftet i udvalgte rådsformationer efter formandskabets bestemmelse, herunder Rådsmødet (transport, energi og telekommunikation) den 30. november 2007 med henblik på en politisk debat forud for DER's behandling af rapporten på topmødet i december.



Meddelelsen er den første status efter vedtagelsen af den nye strategi. Meddelelsen gør status på de syv prioriterede områder og identificerer de initiativer på EU niveau og medlemsstatsniveau, som har bidraget til udviklingen med år 2000 som basisår. Overordnet set vurderer Kommissionen, at der er moderat fremskridt. Udvikling af politiske initiativer på EU og medlemsstatsniveau er lovende i forhold til politikopfyldelse. Kommissionen mener på den baggrund, at der er grund til at forvente positive resultater de kommende år.

En af nøgleudfordringerne i strategien er gennem partnerskabstankegangen at involvere alle relevante aktører på EU niveau, nationalt, regionalt og lokal, civilsamfundet og virksomhederne for at sikre sammenhæng på tværs af politikområder. Kommissionens vurdering er, at det kan lade sig gøre, men at det er en langsigtet proces.

For hvert område gives en overordnet vurdering af fremskridt, en status for udvikling på baggrund af udvalgte indikatorer, en kort beskrivelse af forskellige nationale initiativer og endelig hvilke fremtidige initiativer EU og medlemslandene bør tage.

#### Klimaforandringer og ren energi

Kommissionen vurderer, at EU gør fremskridt mht. at reducere udledningen af drivhusgasser, og at fremskrivninger indikerer, at EU kan nå Kyoto målet, hvis medlemslandene så hurtigt som muligt implementerer de planlagte politiske initiativer.

Meddelelsen beskriver at:

- i 2005 er EU's udledning af drivhusgasser faldet med 2 % sammenlignet med Kyoto basisåret.
- forbruget af vedvarende energi blev øget med 3,2 % gennem '90erne og 4,1 % mellem 2000 og 2005. Samlet er andelen af vedvarende energi i 2005 8,5 %. Den årlige vækst vurderes ikke at være tilstrækkelig til at nå det fastsatte mål på 12 % i 2010
- andelen af biobrændsel var 1,08 % i EU-27. Målet er 5,75 % i 2010.

Kommissionen mener, at det er nødvendigt med fortsatte bestræbelser for at imødegå klimaforandringer og nå energimålsætningerne inden for de fastsatte tidsfrister. Kommissionen peger på, at en succesfuld ordning for handel med emissioner, fremme af vedvarende energi, bæredygtig brug af biobrændsel og udvikling af klimatilpasningsstrategier vil være påkrævet.

#### Bæredygtig transport

Kommissionen vurderer, at Europas transport endnu ikke er bæredygtig.

Meddelelsen beskriver at:

- energiforbruget til transport i EU-27 voksede med 1,3 % pr. år i perioden 2000-2005. I samme periode voksede BNP med 1,7 %.



- transportens emissioner af drivhusgasser i gennemsnit er steget med 1,2 % årligt i perioden 2000-2005.
- i 2004 var den hjemlige transport ansvarlig for 21 % af udledningerne af drivhusgasser i EU 15.
- udledningerne steg med 26 % i perioden 1990-2004, hvor udledningerne fra de fleste andre sektorer faldt.
- den gennemsnitlige udledning af CO<sub>2</sub> pr. km fra nye personbiler er faldet støt i perioden 2000-2004 med 1,3 % i EU-15. Raten er lavere end den foregående periode og ikke tilstrækkelig til at nå 2008/09 målet på 140 gram pr. km eller 2012 målet på 120 gram pr. km.
- EU-27s andel af vejtransport er fortsat øget og udgør i 2005 76,5 %. Passagerkilometer i bil har vist en relativ stabilisering, men nåede i 2004 84,8 %.
- Forurenende emissioner er reduceret med 4,4 % årligt mellem 2000-2004 for ozonnedbrydende stoffer og 4,2 % for partikler.
- Der er ikke sket en overflytning til mere miljøvenlige transportformer, og trængselsproblemer er stigende.
- Trods stigning i trafikken er det lykkedes at reducere antallet af dræbte i trafikken. EU-15 er godt på vej til at nå målet om en halvering i 2010 sammenlignet med 2000, hvorimod EU-27 halter lidt bagefter.

Kommissionen mener, der kan gøres yderligere, og peger på, at medlemsstaterne kan promovere teknologi, som kan fremme brændselseffektivitet, grønne drivmidler og miljøvenlige, mindre energiintensive transportformer, stramme standarder for forurenende emissioner og drivhusgasintensitet for alle transportformer, fortsætte udviklingen af støj kortlægning og begrænse støjen ved kilden, igangsætte handling i forhold til bytrafik og gøre optimal nytte af logistik og endelig udvikling af metoder til infrastrukturel betaling.

#### Bæredygtigt forbrug og bæredygtig produktion

Kommissionen peger på, at emnet er svært at måle entydigt på grund af bredden i emnet.

Meddelelsen beskriver at:

- Der har været en vis afkobling af forbruget af ressourcer fra økonomisk vækst
- Der er et stigende antal virksomheder, som rapporterer om miljø, og der er et hurtigt voksende antal bæredygtige varer og tjenesteydelser på markedet
- EU's gennemsnitlige materialeintensitet er 1 kg/EUR. Det er en smule lavere end USA's, men dobbelt så stort som Japans
- EU kan spare mindst 20 % af energiforbruget svarende til 60 milliarder EUR.
- der er ca. 5000 EMAS registrerede virksomheder (ud af omkring 29 millioner, som opererer i EU)



Kommissionen peger på implementering af IIP tilgangen, styrkelse af grønne offentlige indkøb, revision af EMAS og miljømærkeordningerne og fremme af forskning i produkter og processer, som er mindre ressourceintensive, som kommende initiativer.

#### Bevaring og forvaltning af naturressourcer

Kommissionen peger på, at der er en vis stabilitet i udviklingen vedrørende ressourceeffektivitet, skovbrug og affald, men at området fiskeressourcer viser grund til bekymring. Datagrundlaget for EU-27 på dette område er mangelfuldt.

Meddelelsen beskriver at:

- DMC (domestic material consumption) er faldet med 0,8 % mellem 2000-2004 i modsætning til en svag stigning på 0,1 % fra 1990-2000.
- Ressourceproduktiviteten er steget med 2,3 % i perioden 2000-2004.
- Forbruget af grundvand er reduceret.
- Luftkvaliteten er svagt forbedret
- Jordkvaliteten forringes fortsat, hvor klimaændringer forværrer både udledninger af drivhusgasser fra jorden og trusler som erosion, jordskred og nedgang i organisk materiale.
- Udtømning af fiskeressourcer fortsætter. En stor del af fangsterne i EU's farvand er fra ressourcer, som allerede er under deres biologisk sikre grænse.
- De almindelige fuglepopulationer ser ud til at være stabiliseret.
- 15 % af EU's pattedyr er truede og yderligere 9 % er tæt på status som truede.

Kommissionen peger på, at fremtidige initiativer skal omfatte en styrkelse af integrationen af biodiversitetseffekter i politikker og programmer, fortsat fokus på implementering af affalds-, luftkvalitets- og vandrammedirektiver, færdiggørelse af NATURA2000 netværk af beskyttede områder på land og til vands samt styrkelse af international biodiversitetsgovernance. Medlemsstaterne har en særlig forpligtigelse til at forbedre planlægning, afeje behov for arealer med bevarelse af biodiversitet og vedligeholdelse af økosystemers ressourcer.

#### Folkesundhed

Kommissionen vurderer, at europæerne lever længere og lever en større del af deres liv uberørt af alvorlige sundhedsproblemer. Færre dør af kroniske lidelser, og der er en fortsat reduktion af alvorlige ulykker på arbejdspladser.

Meddelelsen beskriver, at:

- Livsstilssygdomme som fedme og psykiske lidelser er et stadigt større problem. Mellem 30 og 64 % af mænd mellem 25 og 34 er overvægtige i 2003. Det samme tal for kvinder er mellem 12-47 %.
- Andelen af ældre over 65, som er overvægtige, er mellem 62 og 80 %
- Udgifterne som følge af fedme varierer fra 1 % af sundhedsudgifterne i



Holland til 6 % i Belgien.

- Rygning er et fortsat sundhedsproblem. 26 % af alle europæere er rygere
- Antallet af selvmord er faldet
- Mentale sundhedsproblemer vurderes at udgøre mindst 3-4 % af BNP
- Variationen i forventet levetid i forskellige sociale grupper varierer med 4-6 år for mænd og 2-4 år for kvinder.

Kommissionen peger på, at det fortsat er nødvendigt at arbejde for at bremse stigningen i livsstilssygdomme både i EU og i medlemsstaterne. Der bør fortsat være fokus på miljø og sundhed (kemikalier og luftforurening).

### Social inklusion, demografi og migration

Meddelelsen beskriver at:

- 16 % af EU's befolkning er i risiko for at leve i fattigdom
- Integration er en udfordring i mange EU lande, hvor der er langvarig høj arbejdsløshed hos indvandrergrupper.
- Arbejdsløsheden generelt er faldet som helhed
- Der er stor forskel på de rigeste og fattigste regioner i Europa
- Kvinder deltager i højere grad på arbejdsmarkedet
- Alderen hvor arbejdsmarkedet forlades, øges gradvist.

Kommissionen peger på en række initiativer for fremtiden: Fokus på social beskyttelse, sundhed og pensionssystemer i lyset af den demografiske udvikling, medlemslandene må øge kvinders, ældres, yngres og immigranternes andel af arbejdsstyrken, fortsat udvikling af strategier for livslang læring, effektive arbejdsmarkedspolitikker og moderne velfærdssystemer.

Globale udfordringer i forbindelse med fattigdom og udvikling

Der er positive tendenser i forhold til opfyldelse af 2015 Millennium Development målene.

Meddelelsen beskriver, at:

- Global fattigdom faldt med næsten 4 % siden 2000
- Andelen, som færdiggør grundskolen, steg fra 78 % i 2000 til 83 % i 2005.
- Presset på miljøet er højt, særligt for så vidt angår nøgleressourcer som vand, træ eller agerland
- 1 milliard mennesker lever fortsat i ekstrem fattigdom.
- Ingen udviklingsregioner har nået målet for reduktion af børnedødelighed, og en tredjedel af børn i udviklingslandene er undervægtige eller har hæmmet vækst
- Halvdelen af befolkningerne i udviklingslandene mangler adgang til sanitet.
- EU landenes ODA er 0,43 %



Kommissionen peger på, at det fortsat er muligt at nå målet for ODA på 0,56 % af BNI i 2010 og 0,7 % i 2015, men at der skal gøres en indsats for at nå målet. Kommissionen beskriver en række udfordringer for de kommende år: afsætte midler på de generelle budgetter, takling af det stigende antal miljøflygtninge og internt fordrevne, øge medlemsstaternes engagement i vand- og skovinitiativerne, sikre at miljøelementet i bæredygtig udvikling er tilstrækkeligt indarbejdet i fordeling af udviklingshjælp.

#### Tværgående emner

Kommissionen vurderer, at medlemsstaterne i stigende grad lever op til fem nøglebenchmarks for uddannelse og træning, som der er enighed om. Livslang lærings-andelen er øget fra 7,5 % i 2000 til 9,6 % i 2006 i EU-25. Målet er 12 % i 2010.

Investeringer i forskning og udvikling som andel af BNP er stagneret mellem 2000 og 2005 på 1,9 % i EU-15 og 1,4 % i EU-25. Målet er 3 % af BNP i 2010. Ca. 40 % af midlerne i det 7. rammeprogram for forskning er relateret til udfordringer i EU's strategi for bæredygtig udvikling. Kommissionen vil arbejde yderligere for at målrette udnyttelsen af forsknings- og udviklingsmidlerne til bæredygtig udvikling med henblik på at udnytte synergierne mellem Lissabonstrategien for vækst og jobskabelse og EU's strategi for bæredygtig udvikling.

Der er udbredt anvendelse af markedsbaserede instrumenter og specifikke markedsorienterede politikker i EU og medlemslandene. Kommissionen finder, at der er potentiale for yderligere anvendelse af markedsbaserede instrumenter. Kommissionen vil bl.a. evaluere direktivet om energibeskatning og påbegynde en analyse af hvilke og hvorledes man kan udfase miljøskadelige subsidier.

#### Partnerskaber

Meddelelsen omtaler forskellige partnerskabsinitiativer, som involverer borgere, NGO og erhvervslivet.

## **2. Gældende dansk ret**

Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser: Danmarks nationale strategi blev offentliggjort i juni 2002. Regeringen har i juni 2007 udsendt et debatoplæg om en ny strategi for bæredygtig udvikling.

## **3. Høring**

Fremskridtsrapporten har ikke været i høring.

## **4. Forslagets konsekvenser**



Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser: Kommissionens meddelelse forventes ikke at medføre direkte statsfinansielle, kommunal-økonomiske eller samfundsøkonomiske konsekvenser, idet meddelelsen er en ramme, som bygger på eksisterende mål og tiltag. Hvis meddelelsen fører til nye forslag til direktiver el.lign., vil de eventuelle økonomiske konsekvenser skulle undersøges.

Meddelelsen vurderes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Beskyttelsesniveau: Meddelelsen har i sig selv ingen konsekvenser for beskyttelsesniveauet. I det omfang meddelelsen fører til nye forslag til direktiver el.lign., kan disse have konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

## **5. Nærhedsprincippet**

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

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

Danmark er generelt enig i Kommissionens vurderinger for forslag til prioriteringer for de kommende år. Danmark vil i nærmeste fremtid studere Kommissionens forslag nærmere og i den forbindelse tage stilling til hvilke, der bør prioriteres.

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

Formandskabet har nedsat en 'Friends-of-the-Presidency Group', som skal forholde sig til fremskridtsrapporten. Formandskabet forventer at gruppen skal mødes tre til fire gange frem til DER's topmøde i december.

Formandskabet beslutter derudover hvilke rådsformationer, der skal involveres i behandlingen af fremskridtsrapporten i betragtning af strategiens tværgående karakter.

Fremskridtsrapporten blev drøftet i Rådet (miljø) den 30. oktober 2007 og skal tillige drøftes i Rådet (transport, energi, telekommunikation) den 30. november 2007 på basis af følgende to spørgsmål stillet af formandskabet:

1. *Deler medlemsstaterne Kommissionens synspunkter vedr. fremskridt i implementeringen af den fornyede bæredygtige udviklingsstrategi, og hvilke barrierer for implementeringen støder de imod?*
2. *Hvad er medlemslandenes synspunkter på fremtidige prioriteter i forbindelse med udviklingen af en EU-politik?*





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

Sagen er tidligere forelagt Europaudvalget forud for møde i Rådet (miljø) den 30. oktober 2007.



## **Dagsordenpunkt 4: Adgang til markedet for international godskørsel**

KOM (2007) 265

Revideret notat

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

### *Resumé*

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

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

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

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

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



Forslaget skal styrke effektiviteten på det indre marked for godskørsel ved at øge retssikkerheden, nedbringe de administrative omkostninger og skabe mere retfærdige konkurrencevilkår, idet reglerne hidtil har været administreret forskelligt i medlemslandene til gene for branchen og konkurrencemulighederne. Forslaget har til formål at sætte vejtransportkunderne, og dermed økonomien som helhed, eftersom vejtransport spiller en central rolle i forsynings- og distributions-kæden i den europæiske industri, i stand til at høste større fordele af det indre marked. Følgelig bidrager forslaget til, at målene for Lissabonstrategien nås, idet det vil styrke konkurrenceevne.

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

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

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



når der foretages kontrol på vejene, og ofte medfører et betydeligt tidsspild for transportvirksomhederne.

Side 28/87

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

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

## **2. Gældende dansk ret**



Adgangen til markedet for international godskørsel er reguleret i godskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 108 af 19. februar 2003 og i bekendtgørelse nr. 10. af 5. januar 2005 om godskørsel. Der er bemyndigelse til gennemførelse af forordningsforslaget i godskørselslovens § 2, stk. 2. Vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre konsekvensændringer i godskørselsloven og den tilhørende bekendtgørelse.

### 3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

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

Af høringssvarene fremgår følgende:

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

**Danske Speditører** fæstner sig primært ved, at der ønskes en harmonisering af reglerne om cabotagekørsel i stedet for en fuldstændig liberalisering. Det er Danske Speditørers opfattelse, at den eneste rigtige løsning er en fuldstændig liberalisering af reglerne om cabotagekørsel. For kun derigennem sikres en optimal udnyttelse af ressourcerne samt en effektiv konkurrence. En harmonisering af reglerne for cabotage vil stadig være en hindring for en maksimal effek-



tivisering af transport. Begrænsningerne vil bare være ens i hele Europa. En fuldstændig liberalisering af cabotage giver den udfordring, at reglerne skal tage højde for, at skattesystemet mv. ikke sættes unødigt under pres. Denne udfordring vurderes af Danske Speditører at opveje de gevinster, der vil skabes i forhold til øget effektivitet.

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

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

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

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

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

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

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



Forslaget om adgang til markedet for international godskørsel indeholder forslag til en ændret definition af cabotage i EU. Begrebet ”midlertidigt” i den nuværende forordning har hidtil været fortolket af Domstolen og Kommissionen som 1-2 måneder. I det nye forslag begrænses cabotage markant til 7 dage. Det er en meget voldsom reduktion af mulighederne for at køre cabotage, der især rammer Danmark pga. vores geografiske beliggenhed i Europa, og derfor vil være til stor skade for det danske erhvervsliv.

HTS har allerede inden Kommissionen præsenterede sine forslag fremsat kritik af denne definition og dens konsekvenser for transporterhvervet. HTS er alvorligt bekymret for forslagets protektionistiske karakter i et ellers effektivt og konkurrencedygtigt transporterhverv, som arbejder på et liberaliseret europæisk vejtransportmarked.

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

HTS er opmærksom på, at der er et behov for at få afklaret, hvornår der er tale om cabotage. Dette behov kan efter HTS's opfattelse problemfrit tilgodeses uden, at der er behov for at introducere en meget stram og bureaukratisk definition. HTS skal i den forbindelse fremhæve, at reglerne for cabotage for de øvrige transportsektorer som søfart og luftfart er liberaliseret markant, og disse to sektorer dermed signifikant har kunnet etablere sig med stor styrke i de globale transportkæder. Såfremt den landbaserede transport i EU skal kunne indgå i et fortættet samspil med disse to sektorer, så er forudsætningen, at de politiske og økonomiske rammevilkår er ens – også på et vitalt område som cabotage.

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

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

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



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

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

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

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

Det fremgår af bemærkning nr. 13 til forslaget, at bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere finder anvendelse, når en transportvirksomhed med henblik på cabotagekørsel udstationerer arbejdstagere, der har et ansættelsesforhold til virksomheden, i en anden medlemsstat end den, hvor de normalt er beskæftiget.

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

Teknisk set er lovforslagene fremsat i forordningsform. Det betyder mere ens lovgivning på tværs af EU, men også at muligheden for nationale særregler bliver mindre. De danske standarder på området hører til de højeste i EU, hvorfor



udgangspunktet vil være, at den nye lovgivning skal ende så tæt på danske tilstande som muligt.

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

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

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

DTL vurderer, at Kommissionens forslag er et afbalanceret forsøg på at bringe mere klare forhold i EU's marked for vejtransport. Der vil imidlertid ikke være tvivl om, at de enkelte medlemsstater af kontrolhensyn vil stille formaliserede krav til dokumentationen som en følge af en strammere definition af begrebet "midlertidig" kørsel. Det bemærkes, at denne risiko også i vidt omfang er til stede i dag, hvor blandt andre Tyskland har varslet, at man ønsker at stille dokumentationskrav - for eksempel i form af logbøger.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

#### **5. Nærhedsprincippet**

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

Regeringen er enig i, at adgangen til markedet for international godskørsel i sagens natur er international i sin natur. Fælles regler er derfor det mest hen-



sigtsmæssige reguleringsmiddel. Endvidere er regeringen enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver handling på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## 7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Overordnet set kan forhandlingssituationen skitseres som følgende:

- Alle lande stiller sig generelt positivt til forordningens hensigt om at sikre mere gennemsækelighed, klarere og enklere regler samt lettelse af administrative byrder, idet landene dog hver for sig har taget undersøgelsesforbehold for konkrete bestemmelser i forslaget, ligesom landene har stillet ændringsforslag og har tilkendegivet, at der fortsat er behov for yderligere drøftelser og præcisering af visse af forslagets bestemmelser.
- For så vidt angår spørgsmålet om indførelse af de nationale registre og den dertil hørende udveksling af oplysninger medlemsstaterne imellem, er medlemsstaterne fortsat splittede. Visse lande er stærke fortalere for, at de nationale registre skal indeholde så mange oplysninger som muligt, herunder enhver type af overtrædelser af fællesskabslovgivningen om vejtransport, ligesom disse oplysninger ikke blot skal udveksles medlemsstaterne imellem, men være direkte tilgængelige via indbyrdes forbundne registre. Et flertal af lande, herunder Danmark, ønsker en indførelse af nationale registre med oplysninger, som kan sikre en effektiv og ensartet kontrol af transportvirksomhederne med en dertil følgende styrkelse af færdselssikkerheden, som dog er proportional i forhold til de administrative byrder samt sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger.
- En række medlemsstater er positivt stillet over for forslaget om harmonisering af fællesskabstilladelser, bekræftede kopier og førerattesten, men er bekymret for sikkerhedselementet i de bekræftede kopier og ser gerne ekstra sikkerhedsforanstaltninger på kopierne.
- Hvad angår spørgsmålet om cabotagekørsel er medlemsstaterne fortsat ikke enige om definitionen på cabotagekørsel og dermed i hvilket omfang der bør ske øget markedsåbning. En række lande, herunder Danmark, har arbejdet for større markedsåbning, men kan acceptere det kompromis der tegner sig, hvor det bliver tilladt at køre 3 ture indenfor 7 dage. Danmark støtter desuden et hollandsk forslag om, at det derudover skal være muligt at køre cabotage på hjemvejen, hvis det er inden for den korteste rute hjem. Danmark støtter ligeledes kommissionens forslag om at tage ordningen op til revision 2 år efter ikrafttræden dvs. i 2013.



## **8. Europaparlamentets udtalelser**

Der foreligger på nuværende tidspunkt ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen er ikke tidligere forelagt Europaudvalget men nævnt under ”siden sidst” på møde d. 1. juni 2007



## **Dagsordenpunkt 5: Adgang til vejtransporterhvervet**

Revideret notat

KOM (2007) 263

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

### *Resumé*

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

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

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

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

Forslaget er et led i programmet om "bedre lovgivning" og er i overensstemmelse med Kommissionens intentioner om at forenkle og ajourføre fælleskabsretten. Det gør den ved at skabe mere loyale konkurrencevilkår i sektoren og mere gennemskuelige forhold for vognmandskunderne. Det vil i sidste ende bidrage til en mere effektiv transportbetjening med højere kvalitet.

Det nye forslag, der nu fremsættes som forslag til forordning, vil ifølge Kommissionen indirekte forbedre trafiksikkerheden, fordi den vil medføre strengere overvågning af forsømmelige virksomheder, som indblandes mere i ulykker end andre. Den vil forbedre arbejdsvilkårene for de ansatte i vejtransporten ved at hæve de faglige kvalifikationer. Den vil også kunne styrke visse enkelt-



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

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

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

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

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





- Det foreslås, at den ansvarlige leder må tage ansvaret for følgerne af sine beslutninger, hvorfor han bliver ansvarlig for overtrædelser, der begås som led i det arbejde, han leder.
- Det foreslås at fastsætte kriterier for, hvornår en virksomhed er stabilt og faktisk etableret i en medlemsstat, således at de nationale myndigheder kan overvåge dens adfærd på behørig vis.
- Det foreslås at indføre sammenlignelige økonomiske indikatorer til måling af en virksomheds økonomiske grundlag, en obligatorisk minimumsuddannelse på 140 timer samt godkendelse af kursus- og prøvecentre.
- Det foreslås, at myndigheder, der konstaterer, at en vognmand ikke længere opfylder kravene til hæderlig vandel, økonomisk grundlag eller faglige kvalifikationer, skal udstede en advarsel til den pågældende, og hvis forholdene ikke bringes i orden inden en vis frist, skal myndighederne påføre vognmanden administrative sanktioner, som kan gå fra inddragelse af vognmandstilladelsen til diskvalifikation som ansvarlig leder.
- Det foreslås at indføre, at medlemsstaterne indbyrdes skal anerkende overtrædelser af EU's regler for vejtransport. Denne gensidige anerkendelse får betydning for bogføring af alvorlige gentagne overtrædelser, uanset hvor de er begået.
- Det foreslås at indføre elektroniske registre, der enten er forbundet i et net, der omfatter alle medlemsstater, for at nedsætte omkostningerne ved at følge og overvåge virksomhederne og for at lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne.
- Det foreslås at afskaffe visse undtagelsesordninger, idet disse ordninger ikke længere har nogen berettigelse og forvrider konkurrencen.

## **2. Gældende dansk ret**

Adgangen til vejtransporterhvervet er reguleret i henholdsvis godskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 108 af 19. februar 2003 og i bekendtgørelse nr. 10. af 5. januar 2005 om godskørsel samt i buskørselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 19. februar 2003 og i bekendtgørelse nr. 11 af 5. januar 2005 om buskørsel. Der er bemyndigelse til gennemførelse af forordningsforslaget i godskørselslovens § 2, stk. 2 og i buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 1. Vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre konsekvensændringer i gods- og buskørselsloven og de tilhørende bekendtgørelser.

## **3. Høring**

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:



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

Af høringssvarene fremgår følgende:

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

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

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

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

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

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



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

Artikel 3 og 5 i forslaget fastsætter fælles regler, hvorefter kun virksomheder, der har et faktisk etableret og stabilt forretningssted, kan få tilladelse til at udøve erhvervet. ITD er enig i formålet med bestemmelsens hensigt, nemlig at sikre, at transportvirksomhederne er underkastet ens regler i alle EU-lande.

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

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

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

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

I udkastet til den ny forordning fremgår der intet om bestemmelser på forsikringsområdet. ITD mener, at der er behov for at sikre, at en EU-vognmand, der



udfører grænseoverskridende landevejstransporter, bør være omfattet af minimumsregler for syge-rets-hjælps-, ansvars-, og fragtføreransvarsforsikring.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Kommissionen præciserer ligeledes kravene til den ansvarlige leder af virksomheden og hvorledes ansvaret fordeles, når en person stiller sin faglig dygtighed til rådighed for en transportvirksomhed for at den kan opfylde kravene. Denne del af forslaget støttes af DTL.

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

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

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

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

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

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



at den ikke går under kravene i forordningen. Alternativt kan der gives adgang til at omregne op til nærmest hele 1.000 i deres lokale valuta.

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

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

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

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

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

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

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

#### **5. Nærhedsprincippet**

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens forklarende memorandum, at hovedformålet med forslaget er at harmonisere de nationale regler, som regulerer adgangen til erhvervet, således at det



indre marked gøres mere effektivt. Endvidere ønsker Kommissionen at styrke det eksisterende samarbejde og informationsudvekslingen medlemsstaterne imellem, hvilket kun kan opfyldes på fællesskabsplan og løses gennem fælles regler. Samlet set vurderes det, at ovenstående kun kan løses med Fællesskabets medvirken, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at en harmonisering af reglerne om adgangen til erhvervet bedst løses på EU-niveau. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

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

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

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

Regeringen finder, at det foreliggende forslag overordnet set er på linie med gældende danske regler. Forslaget indeholder dog nogle nye elementer i relation til spørgsmålet om den ansvarlige leder, etablering, vandel, økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer, der adskiller sig fra de nugældende krav, som virksomheder skal opfylde for at få tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet. Regeringen finder derfor, at rækkevidden og det nærmere indhold af de nye bestemmelser må afdækkes nærmere, når forslaget bliver taget under behandling i transportarbejdsgruppen. Regeringen vil herunder lægge vægt på, at der hverken stilles unødige krav eller genereres ekstra administrative byrder for myndigheder og erhvervet.

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

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





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

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Overordnet set kan forhandlingssituationen skitseres som følgende:

- Alle lande stiller sig generelt positivt til forordningens hensigt om at sikre mere gennemsækelighed, klarere og enklere regler samt lettelse af administrative byrder, idet landene dog hver for sig finder, at der fortsat er behov for yderligere drøftelser og præcisering af visse af forslagens bestemmelser. Generelt har de fleste af medlemsstaterne taget et undersøgelsesforbehold.
- For så vidt angår spørgsmålet om vandelskravet, dvs. kravene til god skik, og hvilke overtrædelser der skal kunne medføre et tab heraf, er landene lidt uenige om præcis, hvilke overtrædelser og hvor alvorlige de skal være, før end god skik fortabes. Enkelte lande er fortalere for, at så mange overtrædelser som muligt skal opregnes i artikel 6 og Annex III, og at det ikke blot skal være de mest alvorlige overtrædelser, der skal kunne medføre tab af god skik. Disse lande ønsker desuden, at medlemsstaternes mulighed for at foretage et administrativt skøn i de konkrete sager skal være så begrænset som muligt.

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

- For så vidt angår medlemsstaternes behandling af ansøgninger tegner der sig et kompromis om, at myndighedernes sagsbehandling ikke må overstige tre måneder med mindre, der er tale om helt exceptionelle grunde. Vedrørende spørgsmålet om, at medlemsstaterne systematisk skal sikre sig, at den ansvarlige leder ikke har mistet sin gode skik i en af medlemsstaterne, er Danmark fortaler for, at man alene skal sende en høring af sted til de øvrige 26 medlemslande, såfremt der er mistanke om, at den pågældende person har fungeret som ansvarlig leder i en af medlemsstaterne. Danmark bliver støttet af en større gruppe lande.





- For så vidt angår spørgsmålet om indførelse af de nationale registre og den dertil hørende udveksling af oplysninger medlemsstaterne imellem, er landene fortsat splittede. Visse lande indtager en rolle som stærke fortalere for, at de nationale registre skal indeholde så mange oplysninger som muligt, herunder enhver type af overtrædelser af fællesskabslovgivningen om vejtransport, ligesom disse oplysninger ikke blot skal udveksles medlemslandene imellem, men endog være direkte tilgængelige via indbyrdes forbundne registre.

En større gruppe lande, herunder Danmark, ønsker en indførelse af nationale registre med oplysninger, som kan sikre en effektiv og ensartet kontrol af transportvirksomhederne med en dertil følgende styrkelse af færdsels-sikkerheden, som dog er proportional i forhold til de administrative byrder samt sker under iagttagelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger.

Medlemsstaterne er blevet enige om, at det oprindelige forslag fra Kommissionen om, at registrene skulle være direkte tilgængelige og indbyrdes forbundne, skal erstattes med, at registrene for så vidt angår de faktuelle oplysninger skal være direkte tilgængelige, men at personfølsomme oplysninger, såsom overtrædelser og god skik vurderingen, alene skal udleveres til andre medlemsstater på baggrund af en anmodning.

## **8. Europaparlamentets udtalelser**

Der foreligger på nuværende tidspunkt ikke en udtalelse fra Europaparlamentet.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen er ikke tidligere forelagt Europaudvalget men nævnt under ”siden sidst” på d. 1. juni 2007



## **Dagsordenpunkt 6: Interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem**

KOM(2206)783

Revideret notat

### **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 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 eller ERA") 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 forslag 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, med henblik på at forenkle proceduren for ibrugtagning af rullende materiel.

På baggrund af resultaterne af det omfattende fortolkningsarbejde, der har fundet sted i udvalget nedsat i henhold til interoperabilitetsdirektiverne (det såkaldte artikel 21-udvalg), finder Kommissionen det desuden hensigtsmæssigt at foretage en række forbedringer i direktivteksten.



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 aktører på jernbaneområdet, herunder jernbanevirksomheder.

## **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.

A f høringssvarende fremgår følgende:

DSB har hilst Kommissionens tre lovforslag velkommen. De vil på en række punkter bidrage til en forenkling og forbedring af den nuværende situation da reglerne for interoperabilitet ensrettes. DSB påpeger endvidere vigtigheden af et fortsat samarbejde på dette betydningsfulde felt mellem de forskellige aktører. Det overordnede mål er at jernbanesektorens yde- og konkurrenceevne ikke må tabes af syne blandt de overordentligt teknisk prægede problemstillinger.

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 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 Energi ministeriets 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. Endvidere er TSI'erne af en så teknisk art at de bedst egner sig til at blive drøftet af tekniske eksperter.

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**



Kommissionen præsenterede de tre sammenhængende direktivforslag om interoperabilitet, jernbanesikkerhed og et europæisk jernbaneagentur i januar 2007. På baggrund af drøftelser i landtransportgruppen fremkom EU-kommissionen i foråret 2007 med et ændringsforslag, hvor bestemmelsen om automatisk godkendelse af ibrugtagningstilladelser, 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 automatisk 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.

Der blev på Rådsmødet i oktober 2007 opnået enighed om udkastet til et nyt direktivforslag, der ikke indeholdt bestemmelsen om automatisk godkendelse af ibrugtagningstilladelser.

Efter 1. læsning fremkom Europarlamentet med en række ændringsforslag blandt andet om indførelse af princippet om automatisk ibrugtagningstilladelse, jf. afsnit "8 Europaparlamentets udtalelser".

Parlamentets ændringsforslag er blevet drøftet i transportarbejdsgruppen i løbet af efteråret 2007 hvor flere medlemsstater, herunder Danmark, har modsat sig at ERA bliver ansvarlig for udstedelse af ibrugtagningstilladelser, da det er afgørende at ERA får tid til at opbygge viden om medlemsstaternes nationale forhold, før det påtager sig denne opgave.

På baggrund af ændringsforslaget har det portugisiske formandskab præsenteret et kompromisforslag, hvor bestemmelsen om at ERA skal udstede ibrugtagningstilladelser er fjernet. Derudover begrænser formandskabets forslag antallet af situationer, hvor automatisk ibrugtagningstilladelse kan anvendes.

Det er dog regeringens vurdering, at alle bestemmelser om automatisk ibrugtagningstilladelse bør fjernes, idet det kan være til fare for jernbanesikkerheden, hvis rullende materiel ikke er kontrolleret inden det tages i brug.

Såfremt der ikke kan opnås flertal for at fjerne bestemmelsen om automatiske ibrugtagningstilladelser, vil Danmark arbejde for, at tidsfristerne indenfor hvilke der skal være truffet en afgørelse, forlænges, samt at der indføres en præcisering af, at tidsfristen indenfor hvilken de nationale sikkerhedsmyndigheder skal træffe en afgørelse, først begynder at løbe fra det tidspunkt hvor sikkerhedsmyndigheden vurderer, at de har modtaget alt nødvendigt materiale.



Det portugisiske formandskab stiler efter, at der vil kunne opnås en 1. læsnings løsning på forslaget. Forslaget er på dagsordenen til Rådsmødet d. 29.-30. november 2007.

## **8. Europarlamentets udtalelser**

Europaparlamentet er efter 1. læsning fremkommet med en række ændringsforslag jf. ovenfor. Parlamentet foreslår bl.a. at genindføre princippet om automatisk ibrugtagningstilladelse, dvs. at en ibrugtagningstilladelse fra et EU-land automatisk bliver gældende, såfremt en anden national sikkerhedsmyndighed ikke når at træffe en afgørelse indenfor de i direktivet fastsatte tidsfrister.

Der foreslås bl.a. som udgangspunkt 4 måneder fra den nationale sikkerhedsmyndighed har modtaget den omhandlende tekniske dossier. Derudover foreslår Parlamentet at ERA, senest fra den 1. januar 2015 skal overtage udstedelsen af ibrugtagningstilladelser for køretøjer, der lever op til de tekniske standarder for interoperabilitet (de såkaldte TSI'er) fra de nationale sikkerhedsmyndigheder.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen blev forelagt i Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 1. juni 2007 og til orientering den 28. september 2007.



## **Dagsordenpunkt 7: Forslag om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet**

KOM(2006)784 endelig

Revideret notat

### **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, der allerede er i brug på det europæiske jernbanenet. Direktivforslaget ændrer hovedsagelig i artikel 14, 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 jernbanenet.

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 eller ERA") og jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF).

Forslaget indeholder i øvrigt en bestemmelse om automatisk godkendelse efter en i direktivet nærmere angivet tidsfrist. 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 nationale sikkerhedsmyndighed har modtaget 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.

Af høringssvarende fremgår følgende:

DSB har hilst Kommissionens tre lovforslag velkommen. De vil på en række punkter bidrage til en forenkling og forbedring af den nuværende situation da reglerne for interoperabilitet ensrettes. DSB påpeger endvidere vigtigheden af et fortsat samarbejde på dette betydningsfulde felt mellem de forskellige aktører. Det overordnede mål er at jernbanesektorens yde- og konkurrenceevne ikke må tabes af syne blandt de overordentligt teknisk prægede problemstillinger.

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 øget 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 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 jernbaneanet, 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, men vil arbejde for bestemmelsen om automatisk ibrugtagning tages ud af forslaget.

## 7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionen præsenterede de tre sammenhængende direktivforslag om interoperabilitet, jernbanesikkerhed og et europæisk jernbaneagentur i januar 2007.

Forslagene har i foråret 2007 været genstand for drøftelser 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 siden juli 2007 arbejdet intensivt med sikkerhedsdirektivet, herunder særligt med ansvarsplaceringen for så vidt angår vedligeholdelsen af det rullende materiel. Her har Danmark arbejdet intensivt på, at det klart fremgår af direktivet, at det fortsat altid er jernbanevirksomheden, der er ansvarlig for det rullende materiel, der bliver taget i brug, uagtet at det er 3. part der står for vedligehold.

Der blev på Rådsmødet i oktober 2007 opnået enighed om udkastet til et nyt direktivforslag.

Efter 1. læsning fremkom Europarlamentet med en række ændringsforslag jf. afsnit "8 Europaparlamentets udtalelser".

Formandskabets seneste forslag, der drøftes i transportarbejdsgruppen i løbet af november fastholder den oprindelige ansvarsdeling mellem jernbanevirksomhed og ihændebarer, således at det fortsat er jernbanevirksomheden, der er ansvarlig for vedligehold af rullende materiel, hvilket er i tråd med Danmarks holdning.

Det portugisiske formandskab stiler efter, at der vil kunne opnås en 1. læsnings løsning på forslaget. Forslaget er på dagsordenen til Rådsmødet d. 29-30. november 2007.

## 8. Europaparlaments udtalelser



Europaparlamentet er efter 1. læsning fremkommet med en række markante ændringsforslag. Parlamentet foreslår bl.a., at ihændeberen (*"the keeper"*) skal være ansvarlig for vedligeholdelsen af køretøjer, og at certificeringer af vedligeholdelsessystemer skal være obligatoriske.

### **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen blev forelagt i Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 1. juni 2007 og til orientering den 28. september 2007.



## **Dagsordenpunkt 8: Forslag om oprettelse af et europæisk jernbane-agentur**

KOM(2006)785 endelig

Revideret notat.

### **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.

Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 er der oprettet et europæisk jernbaneagentur, som skal yde tekniske bidrag til realiseringen af et indre marked for jernbanesektoren i Europa.

Kommissionen vurderer nu, at der er behov for en række ændringer i forordningen, herunder at tilføje yderligere opgaver til agenturet. Det vil således være nødvendigt at ajourføre forordningen for at definere agenturets nye opgaver.

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" eller "ERA") og jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF).

Procedurene for ibrugtagning af rullende materiel reguleres af artikel 14 i både interoperabilitetsdirektiverne og jernbanesikkerhedsdirektivet. Underretningen til Kommissionen om nationale forskrifter reguleres i artikel 16 i interoperabilitetsdirektiverne og artikel 8 i jernbanesikkerhedsdirektivet. Agenturet reguleres af bestemmelserne i agenturforordningen, som her foreslås ændret.

Der er stillet forslag om at tildele agenturet yderligere opgaver i forbindelse med gensidig anerkendelse af rullende materiel, herunder at:

- udarbejde et referencedokument med en beskrivelse af alle medlemsstaternes forskrifter for ibrugtagning af rullende materiel.
- organisere de nationale sikkerhedsmyndigheders arbejde for gradvist at reducere antallet af nationale forskrifter og finde frem til dem, der svarer til hinanden.
- udarbejde tekniske udtalelser på foranledning af de nationale sikkerhedsmyndigheder eller Kommissionen.



Derudover foreslås det, at agenturet får nye opgaver vedrørende certificering af lokomotivførere, ERTMS (togkontrolsystem), punktuelle opgaver for Kommissionen, mm.

Den foreslåede ændring går bl.a. ud på at indføre en procedure i to trin på fællesskabsplan:

- Agenturet anmodes om at registrere alle gældende nationale procedurer og tekniske forskrifter og om at opstille og ajourføre en liste over de krav, der kun må kontrolleres én gang i forbindelse med udstedelse af ibrugtagningstilladelse til rullende materiel.
- Gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelser, som en medlemsstat har udstedt, gøres obligatorisk.

Det foreliggende initiativ sigter mod at løse det problem, at rullende materiel, der er godkendt til ibrugtagning i én medlemsstat, ikke automatisk accepteres i en anden. Problemet går således på tværs af medlemsstaterne.

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

Forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur.

Da der er tale om en forordning, vil reglerne umiddelbart være gældende i Danmark. Der er således ikke brug for national gennemførelseslovgivning.

## **3. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos: Arriva, Vestsjællands Lokalbanel A/S, Nordjyske Jernbaner A/S, Lemvigbanen, Lollandsbanen A/S, Hads- Ning Herreders Jernbane A/S, Hovedstadens Lokalbanel 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, Lokalbanel A/S, Danske Regioner, Banedanmark, Ørestadsselskabet og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Høringsfristen var den 22. januar 2007.

Af høringsvarende fremgår følgende:

DSB har hilst Kommissionens tre lovforslag velkommen. De vil på en række punkter bidrage til en forenkling og forbedring af den nuværende situation da reglerne for interoperabilitet ensrettes. DSB påpeger endvidere vigtigheden af et fortsat samarbejde på dette betydningsfulde felt mellem de forskellige aktører. Det overordnede mål er at jernbanesektorens yde- og konkurrenceevne ikke må tabes af syne blandt de overordentligt teknisk prægede problemstillinger.



Banedanmark har ingen bemærkninger til forslaget.

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**

Agenturets udvidede opgaveportefølje i forbindelse med arbejdet omkring gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelser, kan medføre begrænsede øgede opgaver for medlemsstaternes administrationer og dermed også begrænsede negative økonomiske konsekvenser for staten. Det forventes desuden, at der i overgangsperioden, indtil ordningen er etableret og indkørt, vil være brug for yderligere ressourcer. Da omfanget af de nye opgaver ikke kendes for øjeblikket, vil det være vanskeligt at fastsætte et præcist antal årsværk eller antal kroner. Der vil dog være tale om mindst et årsværk i overgangsperioden og noget mindre når ordningen er etableret. Eventuelle udgifter afholdes inden for Transport- og Energiministeriets eksisterende økonomiske ramme.

Forslaget vil på sigt medføre mindre administrative opgaver for branchen, idet der fastsættes ensartede procedurer for anerkendelse af andre landes ibrugtagningstilladelse.

Budgetvirkningerne for agenturet ligger under 2.2 mio. EUR om året de første fem år og falder derefter til under 0,5 mio. EUR årligt.

Formandskabets forslag indeholder derudover en tilføjelse i preambulen, der eventuelt betyder, at ERA kan pålægge de nationale sikkerhedsmyndigheder en medlemsstatslig betaling til dækning af udgifterne ved etablering og vedligeholdelse af registre m.v. Forslaget er nyt og har ikke været diskuteret i arbejdsgruppen endnu. Omfanget af den mellemstatslige betaling kendes derfor ikke på nuværende tidspunkt. Såfremt forslaget vedtages, forventes det at ville medføre øgede omkostninger for medlemsstaterne. En nærmere vurdering af de statsfinansielle konsekvenser må afvente en konkretisering af forslaget.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at da ingen medlemsstat alene kan beslutte, at de ibrugtagningstilladelser, som medlemsstaten udsteder, har gyldighed på andre medlemsstaters område, vurderer Kommissionen, at der må tages initiativ på fællesskabsplan



til at harmonisere de nationale procedurer, herunder gensidig anerkendelse. Kommissionen finder, at denne udvidelse indebærer, at der må foretages ændringer i forordningen om jernbaneagenturet, jernbanesikkerhedsdirektivet og i interoperabilitetsdirektiverne. Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering og finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

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

Regeringen støtter Kommissionens forslag, idet der er tale om regelforenkling af interoperabilitetsdirektiverne samt gensidig anerkendelse af medlemsstaternes tilladelser til ibrugtagning af rullende materiel, som vil medvirke til at forbedre arbejdet med at indføre interoperabilitet på det europæiske jernbanemarked.

Regeringen ønsker, at omkostningerne i overgangsperioden så vidt muligt begrænses og regeringen ønsker at undgå, at procedurerne bliver for komplekse og derved påfører medlemsstaternes administrationer ekstra byrder.

Danmark støtter, at ERA forventes at udarbejde harmoniserede definitioner af kompetencer og vurderingsværktøjer for personer, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet.

Danmark kan ligeledes støtte, at Agenturets opgaver vedrørende togkontrollsystemet ERTMS præciseres nærmere i forordningen.

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

Kommissionen præsenterede de tre sammenhængende direktivforslag om interoperabilitet, jernbanesikkerhed og et europæisk jernbaneagentur i januar 2007. Medlemslandene var grundlæggende positive overfor forslaget.

Der blev på Rådsmødet i oktober 2007 opnået enighed om udkastet til et direktivforslag.

I efteråret 2007 præsenterede Europaparlamentet et ændringsforslag, som er blevet drøftet i transportarbejdsgruppen.

Et flertal af medlemsstaterne, herunder Danmark, har modsat sig parlamentets forslag om at ERA bliver ansvarlig over for udstedelse af ibrugtagningstilladelser, da det er afgørende at ERA får tid til at opbygge viden om alle medlemsstaternes nationale forhold før de påtager sig denne opgave. Formandskabet har den 26. oktober 2007 præsenteret et kompromisforslag, hvor bestemmelsen om at ERA skal være ansvarlig for udstedelse af ibrugtagningstilladelser er fjernet.

Det har været drøftet i arbejdsgruppen, at de nationale sikkerhedsmyndigheder skal yde en mellemstatslig betaling til dækning af udgifter til etablering og vedligeholdelse af registre, m.v. i ERA regi. Danmark støtter ikke forslaget om medlems-



statslig betaling til oprettelse af registre i ERA regi, da vi mener at finansieringen heraf bør ske via de generelle tilskud Danmark yder til EU's budget. Danmark arbejder derfor på at få slettet denne bestemmelse. Kan der ikke opnås enighed om at slette bestemmelsen, vil Danmark arbejde på, at den mellemstatslige betaling fastsættes i forhold til medlemsstaternes befolkningstal.

Danmark støtter Formandskabets forslag i dets nuværende udformning, såfremt forslaget om den mellemstatslige betaling til ERA slettes. Danmark kan alternativt støtte forslaget, hvis der tilføjes en sætning om at den mellemstatslige betaling skal være proportionel i forhold til medlemsstaternes befolkningstal.

Det portugisiske formandskab stiler efter, at der vil kunne opnås en 1. læsnings løsning på forslaget. Forslaget er på dagsordenen til Rådsmødet d. 29.-30. november 2007.

## **8. Europarlamentets udtalelser**

Europaparlamentets ændringsforslag fra den 1. oktober 2007 foreslår bl.a. at ERA i 2015, skal udstede ibrugtagningstilladelser for køretøjer, der lever op til de tekniske standarder for interoperabilitet (de såkaldte TSI'er) i stedet for de nationale sikkerhedsmyndigheder.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen blev forelagt i Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 1. juni 2007.





## **Dagsordenpunkt 9: Lufthavnsafgifter**

KOM (2006) 820 endelig

Revideret notat

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

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

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

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

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

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

Kommissionen foreslår følgende principper:

- Afgiftssystemet må *ikke diskriminere* mellem luftfartsselskaber eller passagerer. Dvs. at brugerne skal betale det samme for den samme ydelse.
- Der indføres obligatorisk *samråd* (brugerkonsultationer) mellem lufthavnen og dens brugere (brugerrepræsentanter) om afgiftsfastsættelsen



i den enkelte lufthavn. Målsætningen er, at ændringer skal gennemføres i enighed. Hvis parterne ikke kan blive enige, skal der være mulighed for at gå til en national, uafhængig myndighed, jf. også nedenfor.

- Afgiftssystemet skal være *åbent* (gennemsigtigt). Forslaget indeholder ikke bestemmelser om, hvilke metoder der skal benyttes, når afgifterne skal beregnes. Lufthavnene skal imidlertid efter forslaget overholde visse varslingsfrister og give luftfartsselskaberne et sæt minimum af oplysninger, som sætter dem i stand til at vurdere afgiftsniveauet. Luftfartsselskaberne har en tilsvarende pligt til at give oplysninger om deres behov for at bruge lufthavnen.
- For at sikre en effektiv drift af lufthavnene skal lufthavnene og dens brugere indgå aftale om *kvalitetsnormer* vedrørende de serviceydelser, der leveres i lufthavnene. Hvis parterne ikke kan blive enige, kan sagen forelægges en national, uafhængig myndighed, jf. nedenfor.
- Det skal være muligt for lufthavnene at levere ydelser til luftfartsselskaberne, der varierer i kvalitet og omfang, og dermed også at fastsætte forskellige afgifter afhængig af ydelsen (*differentierede afgifter*). Det er blot en forudsætning, at luftfartsselskaberne også har adgang til disse ydelser på en fair måde. Hvis kapaciteten er begrænset, skal adgangen begrænses på grundlag af relevante, objektive, gennemskuelige og ikke-diskriminerende kriterier.
- Der skal være ens regler for, hvordan afgifter, der vedrører security, skal fastsættes, således at *sikkerheds-afgiften* (security) alene vedrører udgifter til security, og at der tages hensyn til evt. offentlig støtte. Baggrunden er, at sikkerheds-afgiften i visse medlemslande dækkes på forskellige måder (eksempelvis via skatter eller direkte offentlig støtte), og at det kan have en konkurrenceforvridende effekt, hvis der fastsættes sikkerheds-afgifter uden, at man har taget hensyn til sådanne midler.
- Der udpeges en *national, uafhængig myndighed*, som får til opgave at føre tilsyn med, at reglerne overholdes, og som får mulighed for at intervenere, hvis lufthavnene og luftfartsselskaber ikke kan blive enige, herunder eksempelvis om afgiftsniveauet eller om kvaliteten af den service, der ydes i lufthavnen.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

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



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

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

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

### 3. Høring

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

AOPA Danmark, DANSAM, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Flyvesikringstjenesten, Grønlands Lufthavnsvesen, Københavns Lufthavne, Foreningen af Danske Flyrelaterede virksomheder, Danish Airline Pilots Association, Flyvebranchens Personale union, Icelandic Civil Aviation, Luftfartsstyrelsen, Billund Lufthavn, Dansk Industri, Kongelig Dansk Aeroklub, Scandinavian Airlines System STOOS, Air 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.

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

Billund Lufthavn tilslutter sig intentionerne i forslaget, men mener dog ikke, at der – i hvert fald for vest Danmarks vedkommende – er tale om mangel på



lufthavnskapacitet, således som Kommissionen anfører, der er i Europa generelt. Lufthavnen accepterer, at der på EU-niveau ikke er behov for at regulere lufthavne, som har mindre end 1 mio. passager om året eller mindre end 25.000 tons fragt om året. Til gengæld finder lufthavnen, at de regler, som kommer til at gælde for lufthavne af Billunds størrelse, også bør gælde for alle øvrige danske lufthavne, der har en trafik, der overstiger f.eks. 10.000 passager om året.

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

- Direktivforslaget tager afsæt i de internationalt anerkendte principper fra International Civil Aviation Organization (ICAO), som Danmark har ratificeret.
- Direktivforslaget følger subsidiaritetsprincippet (nærhedsprincippet) og lader det være op til den enkelte medlemsstat at fastlægge den specifikke regulering af statens lufthavne.
- Direktivforslaget understreger, at luftfartsselskaberne skal konsulteres i forbindelse med fastlæggelse af takster for en lufthavn. Denne praksis har siden 2000 været det bærende element i takstfastsættelsen for Københavns Lufthavn, hvor egentlige forhandlinger mellem Københavns Lufthavne og luftfartsselskaberne har ført til takstfastsættelse for tre-årige perioder. Lufthavnen anfører, at vi i Danmark med andre ord har haft en unik model for takstfastsættelsen i Københavns Lufthavn, hvor det er lykkedes for de kommercielle parter tre gange i træk at komme frem til aftaler omkring takststudviklingen uden myndighedernes direkte involvering.
- Direktivforslaget understreger muligheden for at differentiere taksterne i overensstemmelse med kvaliteten og omfanget af specifikke lufthavnsservicer.

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

- Lufthavnen hylder gennemsigtighed overfor kunderne, men forslaget om detaljeringsgraden af informationen er for vidtgående, især set i lyset af den skærpede konkurrencesituation mellem lufthavnene.



- Dialog og konsultation med kunderne er hele grundlaget for at drive en lufthavn, men forslaget til tidsmæssige rammer er for uflexible og vil ikke fungere i praksis.
- Lufthavnen vil gerne forpligte sig på bestemte kvalitetsmål for service, men forslaget om at det ensidigt er lufthavnen, der skal forpligte sig, vil give en meget begrænset effekt, hvis ikke også andre parter i lufthavnen (luftfartsselskaber og ground handlers) forpligter sig på bestemte servicemål.

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

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

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

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

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

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



med fælles målsætninger til gavn for lufthavne og brugere og ikke mindst de samfund, som vi sammen betjener.

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

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

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

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

Dansk Industri finder derudover, at det konkrete forslag vil kunne få så vidtrækkende konsekvenser for såvel lufthavnes som luftfartsselskabers fremtidige konkurrence- og driftsvilkår, at der må foretages en grundig gennearbejdning og justering af det foreliggende forslag. Således rummer forslaget f.eks. en række uklarheder f.eks. med hensyn til sammenhæng mellem ydelsers kvalitet og pris. Der er desuden behov for at få ydelserne klarere defineret samt besluttet, hvordan man mere præcist kan fastlægge et givet kvalitetsniveau. Det bør desuden nøje overvejes, om ikke alle typer indtægter i forbindelse med lufthavnens drift skal bidrage til finansiering af investeringer i infrastruktur.

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

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

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) formoder, at den uafhængige, nationale tilsynsmyndighed vil blive Statens Luftfartsvæsen og indstiller, at driftsomkostninger i den forbindelse afholdes af staten og ikke finansieres via gebyrer betalt af luftfartsselskaber eller lufthavne. Da staten kan være ejere af luft-



havne og/eller luftfartsselskaber kan have særlige interesser heri, skal det ifølge ES være muligt at indbringe tilsynsmyndighedens afgørelser for EU.

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

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

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

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

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

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

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

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





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

#### **4. Regeringens foreløbige generelle holdning**

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

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

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

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

Direktivforslaget indeholder dog elementer, som efter regeringens opfattelse bør justeres. Det drejer sig om de serviceniveeauftaler, der foreslås indgået mellem lufthavnen og luftfartsselskaberne (artikel 7). Det skal sikres, at disse aftaler indgås med alle de parter, der har indflydelse på kvaliteten af de ydelser, der leveres i lufthavnen, herunder eksempelvis også vedrørende de ground handling-ydelser der leveres på lufthavnen (f.eks. passager - og bagagehåndteringen). Målet er at effektivisere det samlede lufthavnssystem til gavn for først og fremmest passagerne.

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





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

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

Forslaget har flere gange været behandlet i transportarbejdsgruppen. Diskussionen har primært kredset om anvendelsesområdet for direktivet (artikel 1). Flere lande har ønsket en højere tærskel for størrelsen på de lufthavne der omfattes af direktivet og/eller mulighed for ”opt in - opt out”. Foreløbigt tegner der sig en kompromismulighed omkring en tærskel på 5 mio. passagerer og om at lade den største lufthavn i hvert land være omfattet. Danmark kan tilslutte sig dette. Der er dog fortsat visse lande der ønsker, at alene lufthavne der vurderes at have ’markedsmagt’ inkluderes i direktivets anvendelsesområde.

I forbindelse med artikel 3 (ikke-diskrimination) er der foreslået indsat bestemmelse som understreger sammenhængen mellem omkostninger og indtægter i lufthavnsdriften. Visse lande ønsker dog ikke nogen tekst om, at afgifterne skal være relateret til omkostningerne.

I forbindelse med artikel 7 (kvalitetsnormer) er det fra dansk side blevet fremført at serviceniveauaftaler bør indgås med alle de parter, der har indflydelse på kvaliteten af de ydelser, der leveres i lufthavnen, herunder eksempelvis også leverandører af ground handling-ydelser. Der har ikke været støtte til hertil. Da der er tale om et minimumsdirektiv udelukkes det ikke, at man i den nationale implementering af direktivet kan sikre, at andre aktører end lufthavnene og luftfartsselskaber inddrages i konsultationerne omkring kvalitetsnormer og serviceniveauaftaler.

Fra dansk side er der desuden blevet arbejdet for at sikre, at direktivet ikke bliver unødigt bureaukratisk i relation til hyppigheden af konsultationer og de informationer der skal til foreligge i den forbindelse. Dette har der været tilslutning til. Desuden er det præciseret i teksten, at incitamentsskabende price-cap regulering, som den kendes fra f.eks. Københavns Lufthavn, fortsat vil være mulig indenfor rammerne af direktivet.

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

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

Det område, der omfattes af direktivforslaget, er reguleret i luftfartsloven (§ 71), som netop er ændret for bl.a. at modernisere og præcisere retsgrundlaget.



Den hidtidige administration af luftfartslovens § 71 bygger på ICAO's internationale anbefalinger, og det forventes ikke, at direktivet vil medføre væsentlige ændringer.

## **7. Nærhedsprincippet**

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

Fælles regler er ifølge Kommissionen nødvendige, fordi ens regler i EU vil skabe lige og retfærdige betingelser for parterne i luftfartssektoren, når man skal fastsætte parametre for brugen af lufthavnene. Fælles regler vil desuden sikre, at der ligger ens basisprincipper bag selve afgiftsberegningen, hvilket ikke altid er tilfældet i dag. Kommissionen understreger, at der er tale om et sæt minimumsregler, og at medlemslandene fortsat kan have forskellige afgiftssystemer. Det foreslåede direktiv pålægger ikke et bestemt afgiftssystem. Det er fortsat op til de enkelte lande at fastlægge et sådant system.

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

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

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

Forslaget blev nævnt på møde i Europaudvalget under "siden sidst" den 16. marts 2007.



## **Dagsordenpunkt 10: 3. Luftfartspakke**

KOM(2006) 396

Revideret notat.

### *Resumé:*

*De tre forordninger i den "tredje luftfartspakke" fra 1992 er grundlaget for det indre marked for luftfart. Forskelle i medlemsstaternes anvendelse og fortolkning af de tre forordninger gør det ifølge Kommissionen nødvendigt at revidere og tydeliggøre regelsættet med henblik på at øge markedets effektivitet gennem mere lige konkurrencevilkår, styrke luftfartssikkerheden og sikre, at passagererne får det fulde udbytte af det indre marked. Derfor foreslår Kommissionen, at der i forbindelse med en sammenskrivning af de tre forordninger sker en stramning af reglerne for licens til luftfartsselskaber, leasing af luftfartøjer og forpligtelse til offentlig tjeneste. Desuden fjernes resterende muligheder for national forskelsbehandling i forbindelse med ruter til tredjelande, og endelig skal billetpriserne være mere gennemskuelige for passagererne.*

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

Forslaget er vedtaget af Kommissionen den 18. juli 2006. Det er fremsat under henvisning til traktaten, særligt artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i traktatens artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Hvis forslaget vedtages i den foreliggende form, vil det erstatte de hidtil gældende regler i Rådets tre forordninger (EØF) af 23. juli 1992: Nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for fællesskabet og nr. 2409/92 om billetpriser og rater inden for luftfart – også kendt som den "tredje luftfartspakke". Det er hensigten at samle de tre forordninger i én tekst, idet forældede dele af det eksisterende regelsæt samtidig fjernes.

Forslagets hovedelementer er følgende:

De tre forordninger i den tredje luftfartspakke, der er grundlaget for det indre marked for luftfart, har gennem de sidste 14 år ifølge Kommissionen bidraget til at gøre luftfartstransporten billigere og mere effektiv i Europa. Men forskelle i medlemsstaternes anvendelse og fortolkning af de tre forordninger gør det nødvendigt at revidere og tydeliggøre regelsættet med henblik på at øge markedets effektivitet gennem mere lige konkurrencevilkår, styrke luftfartssikkerheden og sikre, at passagererne får det fulde udbytte af det indre marked.



Forskellene i brugen af den tredje luftfartspakke har givet sig udslag i tre overordnede problemstillinger:

- Ulige konkurrencevilkår: Uensartet anvendelse af licenskravene, forskelsbehandling på grundlag af EU-luftfartsselskabernes nationalitet og forskelsbehandling i forbindelse med ruter til tredjelande.
- Inkonsekvent anvendelse af reglerne for leasing af tredjelandes luftfartøjer med besætning, hvilket medfører konkurrenceforvridning og konsekvenser for arbejdsmarkedet.
- Manglende gennemsikuelighed vedr. billetpriser og fragtrater: Forbrugerne opnår ikke fuld udnyttelse af det indre marked og diskrimineres på grundlag af bopælsland.

For at håndtere disse problemstillinger foreslår Kommissionen bl.a. følgende:

Der strammes op på betingelserne for at udstede og tilbagekalde en licens til et luftfartsselskab ved at stille strengere krav angående oplysninger, der skal forelægges af selskaberne, og fastsætte strengere bestemmelser om forelæggelse og godkendelse af regnskaber samt sikre mere regelmæssig kontrol af, om især ny-startede selskaber opfylder licensvilkårene. Der indføres desuden en enklere procedure for tilbagekaldelse af licenser, og Kommissionens beføjelser til at tilbagekalde licenser styrkes. Der åbnes mulighed for på et senere tidspunkt at give Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) øget kompetence på licensområdet. Endelig foreslås det, at luftfartsselskaber kan vælge mellem at lade deres fly registrere i den licensudstedende medlemsstat eller i en anden medlemsstat.

Der strammes op på kravene angående leasing af luftfartøjer. Leasing af fly med besætning ("wet-leasing") giver EU-selskaberne en væsentlig fleksibilitet, men regler og praksis for leasing er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, og anvendelsen af de nugældende bestemmelser giver anledning til arbejdsmarkedsmæssige og sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Det foreslås derfor bl.a., at det ved leasing skal sikres, at sikkerhedsstandarder svarende til Fællesskabets sikkerhedskrav er opfyldt, og leasing i tredjelande tillades kun i undtagelsestilfælde og kun i korte perioder.

Reglerne for forpligtelse til offentlig tjeneste (PSO) revideres og tydeliggøres for at lette den administrative byrde, undgå overdreven brug af PSO og øge konkurrencen i udbudsprocedurerne. Kommissionen skal i hvert enkelt tilfælde kunne kræve forelæggelse af en økonomisk rapport fra myndigheden med en redegørelse for baggrunden for en given PSO, og en forpligtelse skal vurderes særligt nøje, hvis der allerede findes en togforbindelse med en rejsetid på under tre timer. Den højst tilladte koncessionsperiode udvides fra tre til fire/fem år. Der indføres bl.a. en hasteprocedure for at imødegå pludselige afbrydelser på



PSO-ruter. Eventuel økonomisk kompensation, der i henhold til forordningen udbetales til et luftfartsselskab i forbindelse med PSO, vil være forenelig med statsstøttere reglerne.

Forslaget berører kun forbindelserne til tredjelande i det omfang, der er en direkte sammenhæng med bestemmelserne i den tredje pakke. Fællesskabet får således til opgave at forhandle med tredjelande om deres luftfartsselskabers trafikrettigheder internt i Fællesskabet, og eventuelle eksisterende begrænsninger i EU-luftfartsselskabers muligheder for anvendelse af såkaldt code-sharing og national forskelsbehandling i forbindelse med prisfastsættelse på ruter mellem EU og tredjelande ophæves.

De gældende regler for medlemsstaternes mulighed for fordeling af trafik mellem lufthavne tydeliggøres således, at der skal kunne indføres regler for fordeling af trafikken mellem lufthavne, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, med Kommissionens forudgående godkendelse. Der bør være en passende transportinfrastruktur i forbindelse med de pågældende lufthavne. Reglerne udformes med henblik på at undgå misbrug i form af diskriminering mellem luftfartsselskaber.

Endelig skal billetpriserne gøres mere gennemskuelige for passagererne, idet de skal omfatte alle skatter, afgifter og gebyrer, og der må ikke forskelsbehandles på grundlag af passagerens bopæl eller nationalitet inden for Fællesskabet, ligesom luftfartsselskabet ikke må forskelsbehandle på grundlag af rejseagenters etableringssted. De eksisterende beskyttelsesforanstaltninger til regulering af flybilletpriser afskaffes.

## **2. Gældende dansk ret og konsekvenserne herfor**

Gældende ret er Rådets tre forordninger (EØF) af 23. juli 1992: Nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for fællesskabet og nr. 2409/92 om billetpriser og rater inden for luftfart – også kendt som den tredje luftfartspakke.

Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser.

## **3. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos:

Airport Coordination Denmark, AOPA Denmark, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air, Danish Airline Pilots Association (DALPA), Danish Air Transport, Danish Business Travel Association, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansam, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Flyvelederforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Danske Pilotorganisationers Sam-



råd, De Samvirkende Invalideorganisationer, Erhvervsflyvningens Sammenlutning, Finansministeriet, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvesikringstjenesten, Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RiD), Forsvarsministeriet, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, HTS-A, HTS-I, Justitsministeriet, Kongelig Dansk Aeroklub, Konkurrencestyrelsen, Københavns Lufthavne, Miljøministeriet, Miljøstyrelsen, MyTravel Airways, North Flying, Novia, Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS, Skatteministeriet, Star Air, Statens Luftfartsvæsen, Statsministeriet, Sterling Airlines, Sun-Air of Scandinavia, 3F, Udenrigsministeriet samt Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Dansk Rejsebureau Forening oplyser, at man har en naturlig interesse i, at liberaliseringen af luftfarten fortsætter. På den baggrund støtter man på det kraftigste forslaget om en stramning af det økonomiske tilsyn med de EU-luftfartsselskaber, der beflyver destinationer indenfor EU, især i de pågældende selskabers første år. Dette bør dog også omfatte flyselskaber, der har været i drift over længere perioder, og flyselskaber, som er hjemmehørende udenfor EU.

Forslaget omfatter dog ikke, hvordan man helt undgår negative konsekvenser af en flyselskabskonkurs, herunder for passagerer, der "strander" hjemme eller ude. Man ønsker derfor, at forslaget ændres således, at der indføres en egentlig forsikring af flyrejsende mod flyselskabers konkurs, fx i form af betaling af et fast, lille beløb til en fond.

Hvad angår flybilletpriser støtter DRF kravet om, at markedsførte billetpriser skal indeholde alle kendte omkostninger, herunder skatter, afgifter og gebyrer, selv om et sådant krav allerede gælder i Danmark ifølge Markedsføringsloven. Man støtter tillige kravet om, at der skal gives adgang til køb af alle billetpriser, der udbydes til salg indenfor EU.

DRF ønsker indført en bestemmelse om, at passageren selv skal kunne vælge at bruge hele eller dele af købte, sammenhængende billetter i fri rækkefølge i overensstemmelse med den almindelige aftalemæssige regel om, at man som køber ikke kan tvinges til at anvende sit indkøb på en af sælger fastlagt måde.

Endelig ønsker man, at de nye, liberaliserede billetregler også skal gælde for flybilletpriser, der udbydes udenfor EU til destinationer indenfor EU, i det mindste for flyselskaber, der er hjemmehørende i EU.

Forbrugerrådet er enig i de grundlæggende mål bag ved den kommende revision, nemlig at fremme konkurrencen og at skabe gennemsigtighed i priserne, samtidig med at reglerne for at operere på markedet skærpes, både med hensyn til finansielle oplysninger og regler for fx wet-leasing.



Det er specielt vigtigt, at passagererne - uanset bopæl - behandles lige prismæssigt, da konkurrencen ikke fungerer på de mindre attraktive markeder.

Med hensyn til oplysninger om priser hilser Forbrugerrådet det velkommen, at det er hensigten, at priserne skal opgives inkl. alle afgifter. Dette bør især gælde på internettet og allerede første gang, prisen angives, ikke først når hele udvælgelsen er foregået. Man går ud fra, at det er en fejl, at dette ikke har givet sig udtryk i artikel 24, der kun generelt nævner, at der skal gives omfattende information om flypriser og betingelser. For at få priskonkurrencen til at fungere, må denne bestemmelse skærpes og præciseres, så den svarer til de flotte ord ved Kommissionens præsentation. Forbrugerrådet vil uddybe sit høringssvar, når udtalelsen fra den europæiske organisation, BEUC, foreligger.

SAS er generelt enig i, at tiden er inde til at revidere tredje luftfartspakke, og man har en generelt positiv holdning til forslaget. Men som udgangspunkt bør luftfart, såvel med passagerer som med fragt, sidestilles med andre operatører i værdikæden og med andre transportformer, og man er usikker på, om forslaget imødekommer dette.

SAS kan tilslutte sig, at der stilles visse økonomiske krav til nystartede luftfartsselskaber og krav om indberetninger, men forslaget synes ikke at adressere problemet med såkaldte virtuelle luftfartsselskaber, der kun udadtil optræder som luftfartsselskaber.

Hvad angår mulighederne for leasing af luftfartøjer fra tredjelande finder SAS, at det vil være en alvorlig forretningsmæssig begrænsning, ikke mindst for selskaber med mindre flyflåder og dermed mindre fleksibilitet, hvis forslaget om en begrænsning på seks måneder for leasing af fly med besætningsmedlemmer (wet-leasing) vedtages. Allerede de gældende restriktioner har begrænset selskabets forretningsmuligheder, idet et behov kan strække sig over flere perioder som følge af manglende udbud på markedet, leveringsvanskeligheder for en bestemt flytype eller andre uforudsete omstændigheder. Særligt for SAS Cargo vil forslaget være problematisk, idet det allerede med de gældende restriktive regler er nødvendigt at købe fragtkapacitet hos konkurrerende selskaber, ofte fra tredjelande. En fortsat restriktiv praksis vil givetvis forstærke tendensen til, at andre led i værdikæden, eksempelvis forwarders, vil etablere sig på luftfartsselskabernes og dermed SAS' forretningsområde og løbende kunne undergrave dette.

Kommissionens begrundelse vedr. leasing er hensynet til sikkerheden og arbejdsmarkedet. Sikkerheden tilgodeses imidlertid efter SAS' opfattelse bedst ved at lade EU-selskaber wetlease og hermed underlægge sig medlemsstaternes indsigt. SAS tager afstand fra, at de fremtidige muligheder i Danmark skal dikteres af eventuelle mangelfulde vurderinger i andre EU-lande, hvilket sidstnævnte Kommissionen påpeger. Der er rigelige muligheder for at etablere harmoniserede regler for EU-landenes efterlevelse af sikkerhedsstandarder. I øv-





rigt vil kravet om, at en forudsætning for wetleasing fra et tredjeland skal være betinget af gensidighed, nærmest være af prohibitiv karakter. Hvad arbejdsmarkedet angår skaber wetleasing ifølge SAS flere arbejdspladser i EU, fordi det styrker EU-luftfartsselskaberne, og de potentielt skadelige følger for arbejdsmarkedet er ikke underbygget i Kommissionens konsekvensanalyse.

SAS konkluderer på dette punkt, at forslaget på det nærmeste vil forhindre SAS i at wetlease fly fra tredjelande, hvorved SAS ikke gives de bedste forretningsmæssige muligheder i et globalt marked, og arbejdspladserne skabes andetsteds.

Hvad angår trafikrettigheder hilser SAS det velkommen, at de gældende restriktioner for code-sharing bortfalder. Men ansvaret for at forhandle intra-europæiske trafikrettigheder med tredjelande bør forbeholdes medlemsstaterne som et eventuelt forhandlingselement i det omfang, EU endnu ikke har fuldt mandat til forhandling på medlemsstaternes vegne.

Hvad angår forpligtelse til offentlig tjeneste (PSO) kan SAS støtte, at reglerne præciseres, og at Kommissionen får udvidede beføjelser. Man finder det dog uhensigtsmæssigt, at det kun skal være i særlige tilfælde, at der kan udbydes et rutenet frem for enkeltruter, og man finder det irrelevant, at der som kriterium for udbud af en rute skal ses på eksisterende muligheder for forbindelser med andre transportformer.

Hvad angår fordeling af trafik mellem lufthavne bør der efter SAS' opfattelse tilføjes en bestemmelse om, at der skal være tilstrækkelige kollektive transportforbindelser mellem de pågældende lufthavne.

Endelig kan SAS fuldt ud støtte intentionerne i forslaget vedr. billetpriser. Forslaget synes dog at være så generelt formuleret, at det næppe skaber den tilsigtede ligebehandling og transparens. Det er således uklart, hvad begrebet "forelægge offentligheden" indebærer, og hvordan definitionen på flybilletpriser skal forstås, samt hvad der omfattes af skatter, afgifter og gebyrer. Det er vigtigt, at der gennem harmoniserede EU-regler stilles de samme krav til alle selskaber uanset nationalt tilhørsforhold vedrørende markedsføring af flybilletter.

Sterling Airlines finder, at selskaber selv bør kunne vælge i hvilket land man ønsker at foretage wetlease af fly. Det må forventes, at det enkelte lands myndigheder sørger for tilsyn med, at de pågældende selskaber lever op til kravene for at have et AOC samt en gyldig licens.

Hvad angår passagerers adgang til billetpriser uanset nationalitet og uanset placering af rejseagent, bør dette også gælde for turoperatører. Det bør præciseres, hvad skatter, afgifter og gebyrer dækker. Her tænker man primært på om bestillingsgebyrer, kreditkortgebyrer og lign. skal indgå – i så fald bør en stramning gælde alle brancher og ikke kun luftfart.





Sterling finder i øvrigt, at der bør føres en strammere kurs overfor i særdeleshed sydeuropæiske luftfartsselskaber, som på den ene eller anden måde modtager statsstøtte. I sådanne tilfælde bør der kunne gribes ind, således at den frie konkurrence opretholdes på lige vilkår. Denne opgave bør ligge i EU-regi, og man bør indføre en observationsliste med insolvente selskaber, i stil med den "sortlistning", der tidligere er indført, således at kunder kan planlægge og imødegå risiko for konkurser.

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

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser ud over muligheden for tab af indtægter efter lov om afgift af tinglysning og registrering af ejer- og pantrettigheder, hvis danske luftfartsselskaber i medfør af forslaget vælger at lade deres luftfartøjer registrere i en anden medlemsstat i større omfang end en modgående bevægelse. Denne del af forslaget har dog ikke vundet Rådets tilslutning, jf. punktet nedenfor om Forhandlingssituationen.

Hvad angår samfundsøkonomien kan forslaget forventes at øge konkurrencen og skabe mere lige konkurrencevilkår mellem luftfartsselskaberne, men deres driftsomkostninger vil muligvis stige en smule som følge af strengere licensvilkår. Det er vanskeligt at vurdere betydningen heraf for billetpriserne, men de vil blive mere gennemskuelige for forbrugerne, der samtidig vil have en lavere risiko for konkurs hos luftfartsselskaberne. Det skærpede tilsyn med bl.a. luftfartsselskabernes finansielle forhold vil desuden kunne betyde en mere stabil beskæftigelsessituation i branchen.

De miljømæssige følger af forslaget vil formentlig være begrænsede, idet de hovedsagelig vil hænge sammen med en mulig stigning i trafikken i forhold til markedets udvikling i en situation, hvor bestemmelserne ikke ændres. Til gengæld er der mulighed for, at man i nogle lande afstår fra at indføre forpligtelse til offentlig tjeneste på flyruter, hvor der i forvejen er en effektiv togforbindelse.

#### **5. Nærhedsprincippet**

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet nævner Kommissionen i sin begrundelse for forslaget, at luftfarten af natur er international, hvorfor problemer ikke alene kan løses på medlemsstatsniveau. Den konstaterede uensartede anvendelse af bestemmelserne i den tredje luftfartspakke fører til konkurrenceforvridning på det indre marked for luftfart. En mere ensartet anvendelse af tredje luftfartspakke opnås bedst gennem fælles regler, og visse forhindringer vedrørende fri adgang til at yde luftfartstjenester bør fjernes fra fællesskabslovgivningen. Kommissionen vurderer derfor, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



Regeringen er enig i, at luftfart langt overvejende er international i sin natur. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel. Videre er regeringen 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**

Den danske regering er generelt positivt indstillet over for forslaget fra Kommissionen, idet man særlig lægger vægt på, at der søges sikret en mere ensartet anvendelse og fortolkning af de gældende bestemmelser blandt medlemslandene, at der sker en skærpelse af de økonomiske krav til og af det økonomiske tilsyn med luftfartsselskaberne, og at der skabes bedre gennemskuelighed i billetpriser for passagererne.

Danmark er dog ikke tilhænger af forslagets art. 12, stk. 1 om, at et luftfartsselskab skal kunne vælge at lade sine luftfartøjer registrere i et andet medlemsland end det land, der har udstedt licensen. Der er ikke i forslaget argumenteret for, hvorfor de gældende bestemmelser herom bør ændres, og det vil i givet fald være forbundet med et større administrativt arbejde at sikre en hensigtsmæssig videreførelse af de internationalt gældende regler, hvorefter det sikkerhedsmæssige tilsyn ligger hos registreringslandet. Det vil desuden få økonomiske konsekvenser, hvis større danske luftfartsselskaber vælger at lade deres luftfartøjer registrere i en anden medlemsstat, uden at en tilsvarende modsat bevægelse finder sted, og det vil blive vanskeligt for myndighederne at håndtere beredskabssituationer. Spørgsmålet om ændring af registreringsbestemmelserne bør afvente eventuelle kommende aftaler om at tillægge det europæiske luftfartssikkerhedsagentur EASA øget kompetence på området.

Hvad angår forslaget om at stramme mulighederne for EU-luftfartsselskabers leasing af fly fra tredjelande vil det være af stor økonomisk betydning for selskaberne, at der ikke gennemføres en uforholdsmæssig begrænsning i selskabernes forretningsmæssige muligheder, herunder i deres fleksibilitet.

I spørgsmålet om medlemsstaternes forhandlinger med tredjelande bør der efter dansk opfattelse fortsat kunne drøftes intra-europæiske trafikrettigheder med lande, som Kommissionen ikke har indgået aftaler med herom, idet sådanne bilaterale forhandlinger finder sted i henhold til de aftalte procedurer i forordning 847/2004. Hvad angår overflyvning for tredjelandsselskaber er det vigtigt, at der ikke gennemføres regler, som kommer europæiske selskaber til skade som følge af gengældelse.

Endelig mener Danmark, at det grundlæggende gode forslag om at skabe bedre gennemskuelighed i billetpriser for passagererne bør præciseres, så det mere tydeligt fremgår, hvordan en billetpris skal udformes og præsenteres.



Hvad angår Europa-Parlamentets ændringsforslag, jf. punktet herom nedenfor, vil Danmark kunne tilslutte sig løsninger i den form, der kan opnås enighed om. Man vil herunder kunne tilslutte sig, at der fastsættes sanktioner for overtrædelse af billetprisbestemmelserne. Hvad angår spørgsmålet om forsikringsdækning vil der evt. kunne blive tale om, at Kommissionen pålægges at undersøge problemstillingen nærmere, hvilket ligeledes kan blive tilfældet for spørgsmålet om den sociale lovgivning.

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

Forslaget har været behandlet et antal gange i Rådets arbejdsgruppe. Det er herunder sikret, at den nuværende mulighed for, at myndighederne kan forlange national registrering af luftfartøjer, bevares. De foreslåede bestemmelser om leasing af luftfartøjer fra tredjelande er gjort mindre restriktive. Der er ikke flertal for de foreslåede begrænsninger i medlemslandenes muligheder for selv at forhandle med tredjelande om intra-europæiske trafikrettigheder, idet sådanne bilaterale forhandlinger fortsat finder sted i henhold til de tidligere aftalte procedurer i forordning 847/2004, og der er ikke flertal for at gennemføre de foreslåede begrænsninger i visse tredjelandes muligheder for overflyvning. Endelig er forslaget om at skabe bedre gennemskuelighed i billetpriserne præciseret, så det tydeligt skal fremgå, at alle betingelser og alle uundgåelige skatter og tillæg m.v. skal angives, jf. også punktet om Europa-Parlamentet nedenfor.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet har i sin 1.-læsning fremsat 54 ændringsforslag. Disse vedrører mange aspekter af forslaget og rummer bl.a. en del præciseringer af teksten. De væsentligste ændringsforslag er:

Bestemmelserne om større gennemskuelighed i billetpriserne skal også gælde for EU-luftfartsselskabernes flyvninger fra tredjelande til Fællesskabet, og detaljeringsgraden for oplysninger om sammensætningen af billetpriser skal være større. Medlemslandene skal desuden fastsætte sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne vedr. billetprisinformation. EU-luftfartsselskaberne skal tegne forsikringsdækning for at kunne holde passagerer skadesløse i tilfælde af konkurs. Medlemslandene skal sikre overholdelse af fællesskabs- og national lovgivning for arbejdstagere på det sociale område, når et EU-luftfartsselskab opererer fra en base i et land uden for sit hjemland.

Formandskabet har haft flere kontakter med Parlamentet om ændringsforslagene, hvoraf mange falder i tråd med Rådets holdning, som den er kommet til udtryk under behandlingen af forslaget. Det ser nu ud til, at der kan opnås enighed med Parlamentet på dette grundlag. De væsentligste kompromiser er, at detaljeringsgraden for oplysninger om sammensætningen af billetpriser bliver større, at medlemslandene skal fastsætte sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne vedr. billetprisinformation, og at der indsættes en betragtning



om overholdelse af fællesskabs- og national lovgivning for arbejdstagere på det sociale område, når et EU-luftfartsselskab opererer fra en base i et land uden for sit hjemland.

Side 84/87

### **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

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



## **Dagsordenpunkt 11: Eksterne relationer i luftfarten**

### *(a) Luftfartsaftale med Kongeriget Jordan*

#### **Forslag om mandat til Kommissionen til at indlede forhandlinger med Jordan om en samlet luftfartsaftale**

Kommissionen har foreslået, at den bemyndiges til at indlede forhandlinger med Jordan om indgåelse af en samlet aftale på luftfartsområdet – en såkaldt Euro-Middelhavs-luftfartsaftale efter samme model, som tidligere er indgået med Marokko.

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

Forslaget har ikke tidligere være forelagt Europaudvalget.

### *(b) Forhandlinger om en aftale mellem EU og ICAO*

Nyt notat

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

Henstillingen er fremsendt 11. juli 2007 i engelsk sprogversion. Henstillingen er modtaget i dansk sprogversion den 24. juli 2007.

Formålet med henstillingen er, at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger om en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab (EU) og Den internationale Civilluftfartsorganisation (ICAO) vedrørende luftfartssikkerhedskontrol/ - inspektioner og beslægtede spørgsmål.

Baggrunden for henstillingen er, at Kommissionen ønsker at ophæve den individuelle ICAO-kontrol i EU, der udføres i henhold til det universelle sikkerhedskontrolprogram, Universal Security Audit Program (USAP), ved at anerkende, at de fleste standarder i USAP ligeledes er omfattet af EU-lovgivning.



ICAO og EU udfører således parallelt inspektioner i EU for at overvåge, at regler på luftfartssikkerhedsområdet overholdes.

EU's inspektioner forekommer ca. en gang om året, mens ICAO's inspektioner forekommer ca. hvert tredje år.

Kommissionen ønsker på den baggrund forhandlingsmandat til at forhandle med ICAO om anerkendelse af Kommissionens udførelse af inspektioner i EU med henblik på at reducere antallet af inspektioner, som ICAO udfører i EU.

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

Ikke relevant.

## **3. Høring**

Rammenotatet har været i skriftlig høring i Specialudvalget med frist den 26. oktober 2007.

*Forbrugerrådet* kan tilslutte sig indstillingen om, at Ministerrådet bemyndiger Kommissionen til at indlede forhandlinger om en aftale mellem EU og ICAO vedrørende luftfartssikkerhedskontrol/-inspektioner mv.

Dette sker under den forudsætning, at det tilføjes, at den del af ICAO's kontrol, der ligger ud over EU's lovgivning, opretholdes, såfremt den er af sikkerhedsmæssig betydning – og ikke (kun) som angivet "i det omfang det skønnes relevant for at overholde principperne i USAP og sikre ensartede inspektioner globalt". Denne formulering overlader tilsyneladende for meget skøn til forhandlingerne.

## **4. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

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

Forslaget har ingen væsentlige statsfinansielle konsekvenser, administrative konsekvenser for det offentlige eller konsekvenser for EU's budget.

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

Den danske regering er generelt positivt indstillet overfor henstillingen, idet ICAO således får mulighed for at benytte deres begrænsede ressourcer i de områder af verden, hvor der ikke er den nødvendige sikkerhedskontrol.



Danmark støtter således en øget koordinering mellem ICAO og EU.

En fuldstændig afvikling af ICAO sikkerhedskontrolinspektioner er imidlertid ikke hensigtsmæssig, idet ICAO's USAP-program ikke fuldt ud dækkes af EU's lovgivning.

ICAO kan gennem sine inspektioner endvidere sikre en ensartet global fortolkning af reglerne.

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

Forslaget har været behandlet én gang i Transportarbejdsgruppen. Her var der generel opbakning til henstillingen, om end flere lande påpegede, at en total afskaffelse af ICAO's inspektioner ikke var muligt, henset til at EU-reglerne ikke fuldt ud dækker ICAO's krav.

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

Europaudvalget er ikke tidligere blevet forelagt forslaget.