

Rådsmøde (Telekommunikation og Transport) den 17.-18. juni 2002

Aktuelt notat:

Transportdelen

Dagsordenspunkt 1 a): Forslag til direktiv om særlige stabilitetskrav til ro-ro passagerskibe. KOM(2002) 158.....	3
Dagsordenspunkt 1 b): Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. KOM(2002) 158.....	6
Dagsordenspunkt 2: Forslag til direktiv om markedsadgang for havnetjenester. KOM(2001) 35.....	10
Dagsordenspunkt 3: Forslag til forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM (2002) 54 ("Marco Polo programmet").	14
Dagsordenspunkt 4: Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik. KOM(2001) 370.	20
Dagsordenspunkt 5: Forslag til beslutning om revision af beslutning 1692/96 angående udvikling af fælleseuropæiske retningslinier for de transeuropæiske transportnet (TEN-T) KOM(2001)544.....	27
Dagsordenspunkt 6 a): Kommissionens henstilling til Rådet om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede og føre forhandlinger med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) om betingelser og vilkår for Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af ICAO. SEK(2002) 381.....	31
Dagsordenspunkt 6 b): Kommissionens henstilling til Rådet om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede og føre forhandlinger med Den internationale Søfartsorganisation (IMO) om betingelser og vilkår for Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse. SEC(2002) 381.35	
Dagsordenspunkt 7: Forslag til forordning vedrørende gennemførelsen af et Fælles Europæisk Luftrum KOM(2001) 123, KOM(2001) 564.....	38
Dagsordenspunkt 8: Forslag til direktiv om indberetning af hændelser inden for civil luftfart. KOM(2000) 847.....	44

Dagsordenspunkt 9: Forslag til forordning om indberetning af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning KOM(95) 353 endelig udg.	47
Dagsordenspunkt 10: Fællesskabets tiltrædelse af EUROCONTROL.	49
Dagsordenspunkt 11: Forslag til forordning om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelser fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab, KOM(2002) 110.	50
Dagsordenspunkt 12: Forsikrings spørgsmål efter begivenhederne den 11. september 2001. ...	54
Dagsordenspunkt 13: Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons. KOM(2000)815.	56
Dagsordenspunkt 14 a): Generelle spørgsmål vedrørende transit gennem Alperne.	62
Dagsordenspunkt 14 b): Forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitzørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807 final.	63

Dagsordenspunkt 1 a): Forslag til direktiv om særlige stabilitetskrav til ro-ro passagerskibe. KOM(2002) 158

Resumé

Forslaget indebærer, at den såkaldte Stockholm-aftales særlige krav til stabilitet for ro-ro ("roll on-roll off") passagerskibe i international fart bliver gældende i hele EU.

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at få statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

På rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17. juni 2002 er sagen sat på dagsordenen med henblik på politisk enighed om en fælles indstilling baseret på en kompromistekst udarbejdet af det spanske formandskab.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 25. marts 2002 fremlagt et forslag til direktiv om særlige stabilitetskrav for ro-ro passagerskibe i international fart. Forslaget skal vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Forslaget, som er en del af Kommissionens meddelelse om bedre sikkerhed for passagerskibe i Fællesskabet, er fremsat i lyset af det græske passagerskib EXPRESS SAMINAs forlis i september 2000, hvorved 79 personer omkom.

Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, SOLAS, fastlægger en global standard for skibes evne til at undgå at synke eller kæntre efter en kollision med et andet skib. Konventionen gælder for alle passagerskibe i international fart.

Efter ESTONIAS forlis i 1994 blev konventionens standard forøget væsentligt ved den såkaldte færgesikkerhedskonference i den internationale søfartsorganisation, IMO. Der blev desuden vedtaget en resolution, som gav en gruppe lande mulighed for regionalt at vedtage og håndhæve yderligere, men nærmere angivne stramninger for alle ro-ro passagerskibe på deres territorium. Med det sigte indgik en række nordvesteuropæiske lande, herunder Danmark, i 1996 Stockholm-aftalen. Ingen sydeuropæiske lande indgik i Stockholm-aftalen. I dag stilles der krav om, at alle ro-ro passagerskibe i international fart på danske havne opfylder disse særlige stabilitetskrav.

Kommissionens forslag indebærer, at Stockholm-aftalens særlige krav til stabilitet for ro-ro passagerskibe i international fart bliver gældende i hele EU. Efter forslaget skal nye skibe opfylde kravene den 1. januar 2004, mens eksisterende skibe skal opfylde kravene den 1. oktober 2010.

Det spanske formandskab har fremlagt en kompromistekst, der indebærer, at eksisterende skibe, som ved direktivets vedtagelse opfylder konventionens krav til nye skibe, vil kunne vente til den 1. januar 2015 med at opfylde de særlige krav. Desuden bliver det præciseret, at de

særlige krav inden fristens udløb uændret er gældende i de EU lande, som er omfattet af Stockholm-aftalen.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

På rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17. juni 2002 er sagen sat på dagsordenen med henblik på opnåelse af politisk enighed om en fælles indstilling baseret på formandskabets kompromistekst.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at målet om at forbedre ro-ro passagerskibes overlevelsessevne ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bør gennemføres på fællesskabsplan. Kommissionen anfører videre, at forslaget i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet begrænser sig til det minimum, der er nødvendigt for at nå dette mål.

De særlige stabilitetskrav for ro-ro passagerskibe vil i samme omfang kunne gennemføres i hele EU, hvis de sydeuropæiske medlemsstater vedtager en mellemstatslig aftale svarende til Stockholm-aftalen. Dette anses imidlertid ikke for at være en mulig løsning.

3. Gældende dansk ret

Området er i dansk ret reguleret af lov om sikkerhed til søs. De detaljerede bestemmelser fremgår af Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 2 af 3. marts 1998 om særlige stabilitetskrav for ro-ro passagerskibe med vand på dæk i international fart (Stockholm-aftalen).

4. Høring

Forslaget har været i skriftlig høring, i hvilken forbindelse de nedenfor anførte bemærkninger fremkom. Herefter har sagen på baggrund af et rammenotat været forelagt EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret. Der fremkom ingen bemærkninger i den anledning.

Danmarks Rederiforening finder det tvivlsomt, om opgradering af sydeuropæiske skibe vil give danske værfter og skibskonsulenter et potentielt marked for ombygninger, beregninger og modelforsøg.

5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

I dag opfylder alle ro-ro passagerskibe i international fart på danske havne Stockholm-aftalens forøgede stabilitetskrav. Forslaget skønnes på den baggrund ikke at få økonomiske konsekvenser for danske rederier.

7. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslagene har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om Kommissionens forslag den 13. maj 2002.

Dagsordenspunkt 1 b): Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. KOM(2002) 158

Resumé

Kommissionens forslag indebærer, at den såkaldte Stockholm-aftales særlige krav til stabilitet bliver gældende for bestemte kategorier af ro-ro ("roll on-roll off") passagerskibe i indenrigsfart. Desuden vil alle eksisterende ro-ro passagerskibe i indenrigsfart skulle opfylde de stabilitetskrav, der i dag er standarden for nye skibe i international fart.

Det spanske formandskab har udarbejdet en kompromistekst, der indebærer, at eksisterende skibe på de mest beskyttede ruter alene skal opfylde de gældende nationale krav.

Forslaget kræver ikke lovændring. Kommissionens forslag kan få betydelige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser, da en række ældre danske indenrigsfærger må ombygges væsentligt eller hugges op. Formandskabets kompromistekst skønnes derimod at få ingen eller ubetydelige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

På rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17. juni 2002 er sagen sat på dagsordenen med henblik på opnåelse af politisk enighed om en fælles indstilling baseret på en af formandskabet udarbejdet kompromistekst.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 25. marts 2002 fremlagt et forslag til et direktiv om ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. Forslaget skal vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Forslaget, som er en del af Kommissionens meddelelse om bedre sikkerhed for passagerskibe i Fællesskabet, er fremsat i lyset af det græske passagerskib EXPRESS SAMINAs forlis i september 2000, hvorved 79 personer omkom.

Forslaget indebærer, at Stockholm-aftalens særlige krav til stabilitet bliver gældende for nye ro-ro passagerskibe på indenrigsruter i klasse A¹, B² og C³ samt for eksisterende ro-ro passagerskibe på indenrigsruter i klasse A og B. Efter forslaget skal nye skibe opfylde kravene den

¹ Klasse A: Indenrigsfart, der ikke er i klasse B, C eller D.

² Klasse B: Indenrigsfart inden for 20 sømil fra kystlinjen.

³ Klasse C: Indenrigsfart i havområder, hvor sandsynligheden for en signifikant bølgehøjde på over 2,5 m er mindre end 10 %. Skibene må på intet tidspunkt være mere end 15 sømil fra en nødhavn eller mere end 5 sømil fra kystlinjen.

1. januar 2004. Eksisterende skibe skal opfylde kravene den 1. oktober 2010, hvis skibets alder på dette tidspunkt overstiger 30 år. Øvrige eksisterende skibe skal opfylde kravene, når deres alder overstiger 30 år, dog senest den 1. januar 2015.

Forslaget indebærer endvidere, at eksisterende ro-ro passagerskibe på indenrigsruter i klasse C og D⁴ skal opfylde den globale stabilitetsstandard. Standarden kaldes SOLAS 90 og skal være opfyldt den 1. oktober 2010, dog således at skibe, der er yngre end 30 år, vil kunne vente til den 1. januar 2015.

Det spanske formandskab har udarbejdet en kompromistekst, der indebærer, at eksisterende ro-ro passagerskibe på indenrigsruter i klasse C og D alene skal opfylde de gældende nationale krav.

Herudover indeholder forslaget retningslinjer, der sigter på at øge passagerskibes tilgængelighed for bevægelsehæmmede passagerer. Denne del af forslaget er baseret på en vejledning fra den internationale søfartsorganisation, IMO, som i sin tid blev til på dansk initiativ. De detaljerede bestemmelser overlades til medlemsstaterne efter høring af relevante organisationer.

Endelig foreslås det at udvide muligheden for at ajourføre direktivet ved den gældende komitéprocedure, forenkle offentliggørelsen af havområders afgrænsning ved brug af IT teknologi samt at afskaffe en særlig undtagelse for græske passagerskibe.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

På rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17. juni 2002 er sagen sat på dagsordenen med henblik på opnåelse af politisk enighed om en fælles indstilling baseret på en af formandskabet udarbejdet kompromistekst.

2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget har til formål at revidere et eksisterende direktiv, og at et direktiv derfor er den eneste mulige fællesskabsforanstaltning. Danmark er enig i Kommissionens betragtning.

3. Gældende dansk ret

Området er i dansk ret reguleret af lov om sikkerhed til søs. De detaljerede bestemmelser fremgår af Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D.

Stockholm-aftalen finder ikke anvendelse på skibe i indenrigsfart.

⁴ Klasse D: Indenrigsfart i havområder, hvor sandsynligheden for en signifikant bølgehøjde på over 1,5 m er mindre end 10 %. Skibene må på intet tidspunkt være mere end 6 sømil fra en nødhavn eller mere end 3 sømil fra kystlinjen.

Alle nye passagerskibe i indenrigsfart samt eksisterende passagerskibe på indenrigsruter i klasse A og B skal opfylde kravene i SOLAS 90. Eksisterende passagerskibe på indenrigsruter i klasse C og D skal alene opfylde nationale regler, hvilket i Danmark er de såkaldte STAB 92 regler, som indtil 1995 var den internationale standard for eksisterende skibe i international fart.

4. Høring

Forslaget har været i skriftlig høring, i hvilken forbindelse de nedenfor anførte bemærkninger fremkom. Herefter har sagen på baggrund af et rammenotat været forelagt EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret. De Samvirkende Invalideorganisationer henledte i den forbindelse opmærksomheden på foreningens tidligere høringssvar.

Danmarks Rederiforening finder, at relevansen af at indføre SOLAS 90 for ro-ro passagerskibe på indenrigsruter i klasse C og D bør vurderes. Foreningen finder det endvidere betænkeligt, at passagerer med bagage, indkøbsvogne eller barnevogne omfattes af definitionen på bevægelseshæmmede personer.

De Samvirkende Invalideorganisationer finder det overordentligt positivt, hvis der udarbejdes bindende retningslinjer for tilgængeligheden til og om bord på passagerskibe. Organisationerne ønsker, at bevægelseshæmmede defineres bredt som alle med handicap, bevægelseshandicappede, blinde, udviklingshæmmede, hørehæmmede m.v. De vurderer, at specifikke tekniske krav bør være universelle i alle medlemslande, og finder ikke lempeligere krav i forbindelse med ombygninger tilfredsstillende, med mindre de forudsætter en konkret dispensation fra rette myndighed. Endelig finder organisationerne, at reglerne bør implementeres med det samme.

5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få lovgivningsmæssige konsekvenser.

Kommissionens forslag kan få betydelige statsfinansielle konsekvenser. Efter det udvidede totalbalanceprincip kan staten helt eller delvis pålægges at finansiere erstatningstonnage eller stabilitetsmæssig opgradering af op til 10 færges, som enten er ejet eller får dækket deres underskud af amter og kommuner. I forbindelse med STAB 92 opgraderingen i midten af 1990'erne overførte staten 36 mio. kr. til amter og kommuner.

Formandskabets kompromistekst skønnes derimod at få ingen eller ubetydelige statsfinansielle konsekvenser.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Danmark har ingen indenrigsruter i klasse A. Ruterne til Læsø og over den sydlige del af Storbælt er i klasse C, men besejles af ny tonnage bygget i henhold til stabilitetskravene i SOLAS 90. Forslaget vedrørende disse klasser har derfor ingen samfundsøkonomiske konsekvenser.

Ruterne til Anholt, Bornholm og Christiansø samt mellem Sjællands Odde og Ebeltoft er i klasse B. Kommissionens forslag har alene konsekvenser for ruten til Anholt⁵, hvor den eksisterende færge senest i 2011 skal opgraderes til Stockholm-aftalens særlige stabilitetskrav. Som følge af det gældende direktiv 98/18/EF skal færgen imidlertid allerede i 2009 opgraderes fra STAB 92 til SOLAS 90 og skønnes på dette tidspunkt uden væsentlige merudgifter i stedet at kunne opgraderes til Stockholm-aftalens stabilitetskrav. Endvidere er en ny færge under bygning. Senest i 2015 skal den opfylde Stockholm-aftalens stabilitetskrav, men skønnes uden væsentlige merudgifter at kunne bygges, så den opfylder kravene, allerede når den sættes i drift. Forslaget vedrørende klasse B har derfor ingen eller kun ubetydelige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Øvrige danske ruter er i klasse D og omfatter i alt 27 færger. Kommissionens forslag indebærer, at 10 ældre færger på disse ruter skal opgraderes fra STAB 92 til SOLAS 90 eller alternativt udskiftes. Nye færger i den relevante størrelse koster mellem 30 og 70 mio. kr. Kommissionens forslag vedrørende denne klasse kan derfor få betydelige samfundsøkonomiske konsekvenser. Formandskabets kompromistekst omfatter ikke passagerskibe på indenrigsruter i klasse D, og denne del af kompromisforslaget har derfor ingen samfundsøkonomiske konsekvenser.

Opgradering af danske skibe vil give danske værfter og skibskonsulenter et potentielt marked for ombygninger, beregninger og modelforsøg.

7. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslagene har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat om Kommissionens forslag den 13. maj 2002.

⁵ Bornholmerfærgen sejler i international fart og opfylder derfor allerede Stockholm-aftalens stabilitetskrav. Ruten til Christiansø besejles ikke af ro-ro færger. Ruten mellem Sjællands Odde og Ebeltoft besejles dels af højhastighedsfærger, som generelt er undtaget, dels af konventionelle færger, i forhold til hvilke den lave bølgehøjde dog indebærer, at disse ikke bliver omfattet af Stockholm-aftalens stabilitetskrav.

Dagsordenspunkt 2: Forslag til direktiv om markedsadgang for havnetjenester. KOM(2001) 35.

Revideret notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag er fremsat den 13. februar 2001.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parlamentet har gennemført første læsning og har i denne forbindelse foreslået, at lodsning ikke skal være omfattet af forslaget.

2. Gældende dansk ret

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

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

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

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

3. Høring

Forslaget har været i høring hos følgende relevante myndigheder og organisationer:

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

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

Sammenslutningen af Danske Havne finder, at forslaget generelt er upræcist. Under hensyn til forslagets indhold findes der ikke at være et presserende behov for ny regeldannelse for danske havne på nuværende tidspunkt. Sammenslutningen kan tilslutte sig, at der etableres ensartede regler for et liberaliseret havnetjenestemarked.

Sammenslutningen ønsker dog en række præciseringer af forslaget, herunder bl.a. hvilke havneanlæg leverandører har adgang til, forhøjelse af grænseværdien for passagerer. Et tilladelsessystem findes ikke nødvendigt under hensyn til princippet om fri næring.

Kravet om regnskabsføring anses allerede for opfyldt i danske havne. Det må afklares, om leverandører, der yder tjenester i flere havne, skal opsplitte deres regnskaber. Selvhåndtering må defineres nærmere, hvis den ikke kun går ud på, at en havnebruger med egne ansatte kan udføre havnetjenester. Liberalisering af teknisk-nautiske servicetjenester og frigivelse af lodsmonopolet findes specielt positivt og ønskes indført over en kortere periode. En konsekvensrettelse af dansk havnelovgivning vedrørende havnes muligheder for udbud af tjenesteydelser bør følge.

Endelig finder Sammenslutningen, at spørgsmål vedrørende ILO-konventionen, overenskomstforhold, foreneligheden af adgangsret til tjenesteydelser i forhold til private havneejere samt spørgsmål om overgangsperioder må undersøges nærmere.

Danske Havnevirksomheder finder det afgørende, at ydelse af havnetjenester fortsat er et frit erhverv, hvorfor en tilladelsesordning skal være fakultativ. En begrænsning af tilladelsesperioden findes ikke hensigtsmæssig henset de nødvendige store investeringer. Endvidere ønskes en række udtryk nærmere defineret. Det understreges, at den myndighed, der skal give en havns forvaltningsorgan tilladelse til at udføre havnetjenester, skal være uafhængig af forvaltningsorganet, og der foreslås en sanktionsbestemmelse i tilfælde af overtrædelser.

Danmarks Rederiforening finder det positivt, at Kommissionen har fremlagt et forslag, der søger at sikre reel konkurrence i europæiske havne for derved at højne effektiviteten til gavn for den fortsatte integrering af søfarten, og ikke mindst nærskibsfarten, i den multimodale transportkæde.

Foreningen henviser til, at en lang række elementer i forslaget bør præciseres nærmere og finder bl.a. de foreslåede mindstegrænser for høje, samt at det er problematisk at begrænse antallet af udbydere.

Erhvervenes Transportudvalg er som udgangspunkt positivt indstillet over for forslaget, men finder ikke noget presserende behov for ny regeldannelse. Forslaget bør ikke vedrøre en privatretlig organiseret havn, der ikke er et helt eller delvis kommunalt organiseret aktieselskab, jf. § 6, stk. 1, nr. 4 og 5 i havneloven.

Danmarks Skibsmæglerforening kan tilslutte sig bestræbelserne for at skabe et mere liberalt og gennemsigtigt marked til gavn for effektiviteten i havnene og dermed fremme af søtransport og ikke mindst nærskibsfarten. Foreningen finder generelt det danske marked åbent og konkurrencedygtigt, men har kendskab til tilfælde af dominerende leverandører og kan forestille sig tilfælde uden økonomisk grundlag for konkurrerende parter.

Kravet om autorisation er positivt, men må ikke føre til urimelig begrænsning.

Selvservice findes at kræve nøje overvejelse og skal mindst foregå på samme sikkerhedsmæssige niveau som hos serviceudbydere.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil indebære en ændring af havneloven og lodsloven.

Forslaget kan muligvis medføre visse begrænsede statsfinansielle konsekvenser afhængigt af den endelige udformning, primært for så vidt angår anvendelsesområdet for lodsning.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes for nærværende ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

Den danske regering er enig heri.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Der henvises til det tidligere fremsendte grundnotat af 4. april 2001. Sagen blev forlagt for Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002 til orientering.

Dagsordenspunkt 3: Forslag til forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM (2002) 54 ("Marco Polo programmet").

Revideret notat.

1. Baggrund og indhold

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Gældende dansk ret

Da der er tale om en forordning har det direkte retsvirkning.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring. Der er indkommet bemærkninger fra ITD – Foreningen International Transport Danmark, ETU – Erhvervenes Transportudvalg, DTL – Dansk Transport og Logistik, Rederiforeningen, AE – Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) kan støtte forslagets intentioner om at reducere trængselsproblemerne og forbedre miljøpræstationerne, men synes ikke, at der er den rette forståelse for den virkelige transportverden, herunder transportkædesammenhæng og miljøpræstationer.

ETU savner stillingtagen til brugen af operationelle værktøjer, hvor transportkøbende virksomheder såvel som transportudbydere sættes i stand til at måle f.eks. den emissionsmæssige konsekvens af en given sammensætning af transportkæden. Programmet vil muligvis kunne reducere nogle trængselsproblemer, men det vil ikke i tilstrækkelig omfang løse emissionsproblemerne.

ETU mener endvidere, at det forekommer uklart, hvordan man har tænkt sig at måle, hvilket gods som reelt overføres til andre transportformer som følge af programmet i forhold til gods, som overføres af andre årsager.

ETU finder at man i høj grad kan stille spørgsmålstegn ved validiteten af beregningerne af de gennemsnitlige eksterne marginalomkostninger som opført i skemaet i bilag II, og henviser til miljøstyrelsens publikation, MiljøDanmark nr. 6, hvor der redegøres for en undersøgelse, som viser, at den luftforurening, der udledes fra skibe, der besejler farvandene omkring Danmark, er større end forventet.

ETU finder det heller ikke indlysende, hvordan et tilskud på 1 € pr. 500 tkm transportarbejde skal bidrage til, at transportflytningsmålet nås.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) er enig i målsætningen for programmet om at flytte godstransport fra vejene over til mere miljøvenlige transportformer som nærskibsfart, jernbane og andre vandveje, og mener at forslaget bør ses i sammenhæng med EU's øvrige forslag på transportområdet, herunder specielt forslagene i jernbanepakke II. *AE* mener, at en forudsætning for en succesrig følge op på Marco Polo programmet forudsætter, at man gennem investering i infrastruktur, herunder jernbane, sikrer, at der er en tilstrækkelig kapacitet til, at en overflytning af gods fra vejtransport kan finde sted, uden at der opstår flaskehalse eller anden overbelastning af transportsystemet.

Foreningen International Transport Danmark (ITD) mener at Kommissionens "manglende" system- og realitetstankegang kommer meget tydeligt til udtryk i det nye forslag, og at værre er, at Kommissionen går endnu længere end hidtidige fremlagte forslag og handlingsplaner mht. yderligere at favorisere alternativer til eksisterende vejtransportservices.

ITD beklager, at begreberne "intermodalitet" og "kombineret transport" er udeladt, hvilket *ITD* mener, strider imod Hvidbogen om fremtidens transportpolitik 2010, hvor Marco Polo programmet fremhæves som "et nyt fællesskabsprogram, som tager sigte på at gøre intermodaliteten til mere end blot et slagord, nemlig til en konkurrencedygtig og økonomisk levedygtig realitet".

Dansk Transport og Logistik (DTL) kan principielt støtte en etablering af et tilskudsprogram, der kan fremme brugen af kombinerede/multimodale/intermodale transportere og derved kan styrke samspillet mellem de forskellige transportformer. *DTL* beklager derfor at disse begreber ikke indgår i forslagets artikler.

I denne sammenhæng mener både *ITD* og *DTL*, at forslaget strider imod Rådets resolution fra 14. februar 2000 om "the promotion of intermodal freight transport in the EU" (2000/C 56/01), hvor Kommissionen anmodes om at fortsætte og intensivere dets indsats for fremme af intermodal transport, herunder kombineret transport.

På den baggrund tager både *ITD* og *DTL* stor afstand fra forslaget i dets nuværende form. *ITD* kan derimod støtte forslaget, såfremt det rettes tilbage iht. de oprindelige intentioner – nemlig støtte til intermodale transportløsninger. Der mangler efter *ITD*'s opfattelse balance mellem de forringelser af vejtransporten og de reelle forbedringer, der vil kunne opnås på jernbanerne ved en gennemførelse af Kommissionens nye initiativer – herunder Marco Polo forslaget. Det afgørende er bedre kvalitet (herunder miljø og sikkerhed) og større effektivitet i den samlede logistik- og transportservice.

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

DTL finder det problematisk, at der gives direkte etablerings- og driftstøtte til "erhvervs-mæssige projekter", og mener at der er en latent risiko for konkurrenceforvridning mellem transportformerne, og finder det derfor meget vigtigt, at der løbende føres tilsyn med at de enkelte projekter ikke indebærer en konkurrenceforvridning samt at der ved evalueringen af Marco Polo programmet lægges vægt på at belyse eventuelle forvridninger i konkurrencen. *DTL* mener, at faren for konkurrenceforvridning er overhængende, såfremt der også kan gives tilskud til eksisterende transportservices.

DTL stiller en række spørgsmål angående beregningerne af de eksterne omkostninger, og finder dem behæftet med usikkerhed. *DTL* finder det urimeligt at Kommissionen ikke indregner, at lastbilerne betaler mange millioner kroner i vægt-, vejbenyttelses-, motorvejs-, diesel- og CO₂-afgifter.

Efter *DTL*'s opfattelse indeholder forslaget i øvrigt mange vigtige begreber og initiativer, der bør lægges stor vægt på. Det gælder f.eks. forbedret interoperabilitet, harmonisering af lastbærer, gode baglandsforbindelser og nedbringelse af kvalitetsproblemer i banetransporten.

Danmarks Rederiforening mener, at risikoen for konkurrenceforvridning mellem operatører inden for en enkelt transportform naturligvis stiger, når det samlede støttebeløb øges betydeligt. Særlig anvendelse af opstartsstøtte vil, hvis dette er en udbredt foreteelse, kunne indebære, at allerede etablerede sejladsruter møder offentlig støttet konkurrence og dermed en forvridning, som indebærer betydelig risiko for, at sådanne eksisterende ruter mister deres økonomiske platform. Det er derfor ifølge *Danmarks Rederiforening* helt afgørende, at forslaget indeholder effektive bestemmelser, der sikrer, at støtten ikke leder til konkurrenceforvridning mellem forskellige rederier, og ønsker bl.a., at der skal være mulighed for erhvervet til at gøre indsigelser mod konkrete projekter, hvis disse skønnes at være konkurrenceforvridende. Endvidere tilføjer *Danmarks Rederiforening*, at de anførte minimumsgrænser i sig selv indebærer, at kun større rederier vil kunne drage fordel af programmet og ikke rederier, som måske har mest brug for det i gruppen af små og mellemstore virksomheder.

Forslaget om at liberalisere havnesektoren, som der også lægges vægt på i programmet, ville efter *Danmarks Rederiforening*'s opfattelse være et langt mere fremadrettet initiativ, hvor nærskibsfarten kunne fremmes på en mere kommercielt hensigtsmæssig måde.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

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

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

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

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat af 25. februar 2002, samt supplerende grundnotat af 4. april 2002. Sagen har været forelagt udvalget den 22. marts 2002 til orientering.

Dagsordenspunkt 4: Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik. KOM(2001) 370.

Revideret notat.

1. Baggrund og indhold

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

Hvidbogen er opdelt i 4 hovedafsnit;

- Justering af balancen mellem de forskellige transportformer
- Eliminering af flaskehalse
- Forbrugerne i transportpolitikens midtpunkt
- Styring af transportens globalisering

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

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

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

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

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

- Yderligere liberalisering og forbedring af jernbanen
- Forbedret kvalitet indenfor vejtransportsektoren

- Fremme af transport ad sø- og indre vandveje
- Sikring af balance imellem vækst i lufttransport og miljøet
- Realisering af intermodal transport
- Etablering af det trans-europæiske netværk
- Forbedring af færdselssikkerheden
- Indførelse af politikker for effektiv betaling for transportrelaterede ydelser
- Anerkendelse af brugernes rettigheder og forpligtelser
- Udvikling af bymæssig transport
- Teknologisk forskning
- Håndtering af globaliseringens effekter

Formandskabets udkast til rådskonklusioner.

Formandskabet har fremlagt et udkast til rådskonklusioner, som forventes behandlet på Rådsmødet (transport & telekommunikation) den 17.-18. juni 2002. I udkastet til konklusioner vil Rådet bl.a:

- Pointere betydningen af at reducere de negative miljømæssige konsekvenser af vækst i transport,
- udtrykke støtte til udviklingen af det transeuropæiske netværk,
- dele Kommissionens målsætning om at forbedre sikkerheden inden for transport,
- udtrykke enighed om behovet for at revitalisere jernbanesektoren,
- udtrykke støtte til initiativerne inden for maritim transport,
- påtage sig at fuldføre det Fælles Europæiske Luftrum senest i 2004.

2. Høring

Følgende har haft bemærkninger til Kommissionens hvidbog.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsmæssige konsekvenser.

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

4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

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

5. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget

Grundnotat vedrørende Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik er oversendt til udvalget den 5. oktober 2001, og supplerende til grundnotat indeholdende høringsvar er oversendt den 7. november 2001. Sagen blev forelagt Europaudvalget den 12. oktober 2001 og 22. marts 2002 til orientering.

Dagsordenspunkt 5: Forslag til beslutning om revision af beslutning 1692/96 angående udvikling af fælleseuropæiske retningslinier for de transeuropæiske transportnet (TEN-T) KOM(2001)544

Revideret notat.

1. Baggrund og indhold

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

Forslaget skal vedtages under proceduren for fælles beslutningstagen.

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

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

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

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

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

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

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

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

- c) En gradvis opnåelse af et interoperabelt jernbanenet, hvor godstransporten har prioritet.
- d) Etablering af forbindelsesled mellem jernbaner og havne, således at nærskibsfart og indre vandveje fremmes.
- e) Etablering af forbindelsesled mellem jernbaner og lufthavne for at effektivisere trafikale knudepunkter.
- f) Udnyttelse af intelligente transportsystemer til at optimere den eksisterende infrastrukturkapacitet samt til forbedring af sikkerheden.

Endvidere dækker forslaget også:

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

Kommissionens forslag indeholder følgende ændringer til nettene:

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

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

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

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

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

Europa-Parlamentet, der havde forslaget til 1. behandling den 30. maj 2002, bød den foreløbige revision velkommen, og havde ikke nogen ændringer til den nye liste over prioriterede projekter. Der blev imidlertid vedtaget et ændringsforslag om, at de projekter, der ikke er færdiggjort inden 15 år, skal tages af listen. Endvidere blev der henstillet til, at de transeuropæiske

net ikke udelukkende skal fokusere på jernbaner og indre vandveje, men i stedet søge at finde den rette balance mellem de forskellige transportformer. Desuden blev det vedtaget at søfart, herunder nærskibsfart, skal integreres fuldt ud, og at vurderingen af projekternes indvirkning på miljøet skal skærpes, samt at forbindelserne til EU's nabolande skal udbygges m.h.p. at eliminere flaskehalse ved EU's ydre grænser.

2. Gældende dansk ret

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

3. Høring

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

Sammenslutningen af danske havne støtter forslaget om etablering af forbindelsesled mellem jernbane og havne. *Dansk Rederiforening* mener derimod, at det bør afhænge af konkrete vurderinger, hvorvidt en specifik havn har behov for udbygning af adgangsforholdene ad jernbane eller vej eller begge dele.

DTL finder forslaget fokusering på jernbaneinfrastruktur uheldig, at hovedformålet må være at forbedre det samlede transportsystems effektivitet, og ikke at ændre på balancen mellem transportformerne. *DTL* finder det fornuftigt at prioritere intelligente transportsystemer i forbindelse med vejnettet for at opnå kapacitetsforøgelser, bedre trafiksikkerhed og mindre miljøbelastning. *DTL* noterer endvidere med tilfredshed, at Femer Bælt forbindelsen er medtaget som et særligt prioriteret projekt. *ITD* savner tilstrækkelig dokumentation for, at prioriteringer af rene jernbane- og søfartsprojekter ikke vil føre til kvalitetsforringelser i det samlede transportudbud. *ITD* savner desuden vurderinger af effekten af den kommende EU-udvidelse.

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

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

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

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

7. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Udvalget har modtaget grundnotat af 2. november 2001. Sagen er blevet forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 1. marts 2002 og til orientering den 22. marts 2002.

Dagsordenspunkt 6 a): Kommissionens henstilling til Rådet om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede og føre forhandlinger med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) om betingelser og vilkår for Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af ICAO. SEK(2002) 381.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold.

Kommissionens henstilling er fremsat i overensstemmelse med Traktatens artikel 300 om procedure for EF's indgåelse af aftaler med tredjelande eller internationale organisationer.

Kommissionen anfører som begrundelse for en bemyndigelse til at indlede forhandlinger om Fællesskabets tiltrædelse af ICAO, at Fællesskabet i de seneste år i stadig større grad har beskæftiget sig med anliggender, som eksternt varetages af ICAO, herunder vedtagelsen af interne fællesskabsregler. Der er derfor opstået et behov for at styrke Fællesskabets deltagelse i ICAO med henblik på at varetage Fællesskabets interesser i ICAO's arbejde.

I den nuværende situation kan Fællesskabet alene på ad hoc-basis inviteres til at overvære underkomitemøder som observatør. Fællesskabet modtager endvidere ikke information om de daglige aktiviteter i organer, herunder ICAO-rådet, hvor beslutninger forberedes og træffes i løbet af den tre-årige periode mellem ICAO-forsamlingens møder.

Som følge heraf har Fællesskabet en ringe indflydelse på ICAO's vedtagelse af internationale regler inden for luftfartsområdet. Kommissionen anfører således, at kun ved at lade Fællesskabet tiltræde ICAO som fuldgældigt medlem kan varetagelsen af Fællesskabets interesser i ICAO's arbejde sikres.

Chicago-konventionen, i henhold til hvilken ICAO blev etableret i 1944, giver kun mulighed for medlemskab for stater. Fællesskabets tiltrædelse af ICAO forudsætter derfor, at konventionen ændres, således at også organisationer kan tiltræde ICAO som medlemmer.

Et forslag om ændring af Chicago-konventionen skal forelægges ICAO's forsamling og vedtages med to tredjedele af forsamlingens stemmer. Forslaget skal derefter ratificeres af et af ICAO's forsamling fastsat antal medlemslande, som ikke må være mindre end to tredjedele af det samlede antal medlemsstater.

En ændring af Chicago-konventionen indebærer ikke automatisk, at Fællesskabet bliver fuldgældigt medlem af ICAO. Først efter at Rådet derefter har vedtaget et forslag om Fællesskabets tiltrædelse af ICAO, kan Fællesskabet tiltræde ICAO.

En ændring af Chicago-konventionen vil tage tid, og Kommissionen henstiller derfor om i en overgangsperiode at opnå status som permanent observatør for Fællesskabet i ICAO.

Status som permanent observatør vil ifølge Kommissionen åbne mulighed for regelmæssig deltagelse i ICAO's arbejde og derved i høj grad forbedre Fællesskabets position og mulighederne for aktivt at deltage i ICAO's arbejde.

Kommissionen henstiller endvidere, at Rådet godkender en ændring af den interne fællesskabsprocedure i forbindelse med fastlæggelse af holdninger og vilkår for Kommissionens deltagelse som Fællesskabets repræsentant.

Den nuværende interne fællesskabsprocedure, som blev etableret i 1988, foreskriver, at Kommissionen forud for deltagelse i et møde i ICAO skal indhente COREPER's samtykke hertil.

Kommissionen anfører, at det er nødvendigt at tilpasse den interne fællesskabsprocedure til de nuværende behov og den styrkede forbindelse mellem Fællesskabets og ICAO's ansvarsområder. Det er derfor ifølge Kommissionen påkrævet med en ændring af den interne fællesskabsprocedure, således at Kommissionen ikke længere skal indhente COREPER's samtykke forud for deltagelse i et ICAO-møde.

Kommissionen henstiller dernæst, at Rådet i overensstemmelse med Traktatens artikel 300 nedsætter et særligt udvalg, som skal bistå Kommissionen med ICAO-forhandlingerne om Fællesskabets tiltrædelse af organisationen.

Kommissionen foreslår endvidere at styrke Fællesskabets deltagelse i ICAO's arbejde ved at udpege en fast repræsentant ved ICAO's hovedsæde i Montreal.

Kommissionen henstiller endelig, at Rådet opfordrer medlemslandene til aktivt at støtte disse mål.

2. Gældende dansk lovgivning om området.

Danmark er (som de øvrige EU-medlemsstater) individuelt medlem af ICAO.

ICAO har ifølge Chicago-konventionen til formål at udvikle principperne og teknikken for den internationale luftfart samt fremme planlægningen og udviklingen af international lufttrafik.

Luftfartskommissionen (ANC) er et organ under ICAO, som bl.a. beskæftiger sig med udarbejdelsen af internationale standarder og anbefalet praksis (SARP). ICAO's standarder og anbefalet praksis gennemføres nationalt i den enkelte medlemsstat.

Hvis en medlemsstat ikke ser sig i stand til at opfylde disse internationale standarder og anbefalet praksis, skal den pågældende medlemsstat underrette ICAO om eventuelle afvigelser i gennemførelsen heraf.

3. Høring.

Forslaget er sendt i høring hos følgende organisationer og virksomheder:

AOPA Danmark, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air A/S, Dansam, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Københavns Lufthavne A/S, Newair A/S, SAS, Maersk Air, Premiair A/S, Star Air A/S, Sterling European Kommanditaktieselskab, Sun-Air of Scandinavia A/S og Aalborg Lufthavn.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Dansk Flyvelederforening (DF) noterer sig, at Kommissionen "kun" har observatørstatus i andre FN-organisationer, som de er tilknyttet, og finder det forståeligt, at ICAO tilsyneladende ikke er interesseret i at optage Kommissionen og andre lignende organisationer.

DF anfører, at det forhold, at Kommissionen har et internt problem med hensyn til koordination af input til ICAO, er uheldigt, men en koordinationsprocedure skal alligevel etableres for det tilfælde, at Kommissionen tiltræder ICAO. Derfor var det måske et sted at starte frem for at tiltvinge sig adgang til ICAO på nuværende tidspunkt.

DF anfører endvidere, at det forhold, at Kommissionen ikke har mulighed for i detaljer at følge de fælles holdninger, der måtte blive fremlagt på ICAO's forsamlinger, ikke stiller Kommissionen anderledes end alle andre ikke-statslige organisationer.

DF mener, at ICAO er en organisation, som er garant for flyvesikkerheden på verdensplan. Kommissionen har i sine seneste udspil ikke givet udtryk for, at flyvesikkerhed står øverst på dagsordenen. Det gør derimod muligheden for at udbygge den frie konkurrence på luftfartsområdet.

På baggrund af disse betragtninger opfordrer DF til, at Danmark ikke støtter Kommissionens henstilling til Rådet.

Erhvervenes Transportudvalg (ET) kan støtte Kommissionens henstilling, der vil være med til på længere sigt at sikre rammedirektiver for udøvelse af luftfart, som afspejler, at luftfarten er international.

ET bemærker endvidere, at det på den anden side må lægges til grund, at det ikke præjudicerer enkeltstaters rettigheder.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) anbefaler, at EU gives status som permanent observatør, men at medlemslandene bibeholder deres position og stemmeret i organisationen.

ES bemærker hertil, at kommende emner herefter kan drøftes inden for EU med tilstræbelse af eventuel fælles holdning til emnerne for øje.

ES bemærker endvidere, at EU ikke bør gives tiltrædelse af ICAO med deraf følgende carte blanche til at handle på alle nationers vegne og deraf følgende udelukkelse af nationerne fra ICAO.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark i relation til hverken Rådets vedtagelse af et forhandlingsmandat til Kommissionen eller en eventuel ændring af Chicago-konventionen.

Danmark vil i givet fald skulle ratificere en ændring af Chicago-konventionen (som de øvrige ICAO-medlemsstater). Denne ratifikation vil finde sted i overensstemmelse med gældende danske regler herfor.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser.

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

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen har ikke konkret beskrevet henstillingen i forhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Fællesskabet har ikke kompetence inden for alle civile luftfartsanliggender, som varetages af ICAO. Det er derfor regeringens vurdering, at Kommissionens henstilling på nogle af disse områder ikke er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget.

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.

Dagsordenspunkt 6 b): Kommissionens henstilling til Rådet om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede og føre forhandlinger med Den internationale Søfartsorganisation (IMO) om betingelser og vilkår for Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse. SEC(2002) 381

Resumé

Kommissionen ønsker på Fællesskabets vegne at indlede forhandlinger med FNs internationale søfartsorganisation (IMO) med henblik på at sikre Fællesskabets fulde medlemskab. Kommissionen foreslår indtil det fulde medlemskab er en realitet en overgangsordning i forhold til visse af IMOs komitéer med henblik på at forbedre Fællesskabets koordinering af holdningerne i forbindelse med forhandlinger i IMO.

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at få statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

På rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17. juni 2002 er sagen sat på dagsordenen med henblik på Kommissionens præsentation af forslaget, der indeholder en henstilling til Rådet om at bemyndige Kommissionen til at indlede og føre forhandlinger med IMO om betingelser og vilkår for Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse.

1. Baggrund og indhold

I lyset af Fællesskabets voksende kompetence på området for søsikkerhed foreslår Kommissionen, at Fællesskabet bliver fuldt medlem af FNs internationale søfartsorganisation (IMO).

Forslaget er en opfølgning af Kommissionens hvidbog om den fælles europæiske transportpolitik frem til år 2010, KOM(2001) 370. Kommissionen tilkendegav heri, at EU bør have reel indflydelse i de internationale organisationer, der beskæftiger sig med transportsektoren, navnlig den internationale luftfartsorganisation ICAO samt IMO.

Henstillingen peger blandt andet på, at hverken Fællesskabet eller Kommissionen i dag har mulighed for at forhandle eller udtale sig på vegne af de 15 EU medlemslande, uanset de i IMO drøftede spørgsmål vedrører områder, som er harmoniseret inden for Fællesskabet.

Kommissionen finder, at egentlig deltagelse i IMO fra Fællesskabets side er nødvendig for at sikre sammenhæng i Fællesskabets holdning samt for at styrke Fællesskabets position på den internationale scene. Kommissionen anfører i den forbindelse, at IMO er det mest egnede forum til at fastsætte internationale standarder for skibes sikkerhed og forebyggelse af forurening fra skibe.

I henhold til traktatens artikel 300 henstiller Kommissionen derfor til Rådet, at det bemyndiger Kommissionen til på Fællesskabets vegne at indlede og føre forhandlinger med IMO om betingelser og vilkår for Fællesskabets medlemskab. Kommissionen henstiller endvidere, at Rådet vedtager en række forhandlingsdirektiver (forhandlingsmandat), samt at der udpeges et særligt udvalg til at bistå Kommissionen i arbejdet. Kommissionen henstiller endelig til

Rådet, at det opfordrer medlemsstaterne til aktivt at støtte de beskrevne mål i henhold til traktatens artikel 10.

Da IMO-konventionen kun giver stater mulighed for medlemskab, forudsætter Fællesskabets tiltrædelse, at IMO-konventionen ændres. Vedtagelse heraf forudsætter to tredjedeles flertal blandt IMOs 160 medlemsstater samt deres skriftlige tiltræden (ratifikation).

Da procedurerne for en sådan konventionsændring er meget omfattende og langstrakte, lægger forslaget op til en overgangsordning med henblik på at forbedre Fællesskabets koordinering af holdningerne i IMO.

Den formaliserede overgangsordning indebærer, at Fællesskabets, Kommissionens og medlemsstaternes respektive kompetence til at agere i IMO tilpasses efter graden af harmonisering på området. Overgangsordningen vil svare til ordningen under Fællesskabets forudsatte fulde medlemskab. Kommissionen vil således skulle udtale sig på Fællesskabets vegne på områder, der er fuldstændigt harmoniseret. Vedrører Fællesskabets koordinering et område med national kompetence, udtaler medlemsstaterne sig på egne vegne og stemmer individuelt. På områder med delt kompetence vil formandskabet eller Kommissionen udtale sig, hvis der er opnået fælles holdning, mens medlemsstaterne vil udtale sig individuelt, hvis dette ikke er tilfældet.

Endelig foreslås Kommissionens repræsentation ved IMO i London styrket.

Da forslaget behandles i henhold til proceduren i EF-traktatens artikel 300 skal Europa-Parlamentet ikke høres over forslaget.

På rådsmødet (transport og telekommunikation) den 17. juni 2002 er sagen sat på dagsordenen med henblik på Kommissionens præsentation af forslaget.

2. Nærheds- og proportionalitets princippet

Kommissionen anfører, at det er nødvendigt at styrke Fællesskabets deltagelse i IMO for at opfylde Fællesskabets forpligtelser for så vidt angår ekstern kompetence, og for at garantere sammenhæng i Fællesskabets holdning i denne sektor.

Efter dansk opfattelse imødekommer forslaget ikke de to principper. Både Fællesskabets forpligtelser vedrørende ekstern kompetence og sammenhængen i Fællesskabets holdning på søfartsområdet tilgodeses allerede fuldt ud gennem den eksisterende koordinationspraksis med hensyn til EU landenes deltagelse i møder i IMO, som bygger på koordination både forud for og under selve forhandlingerne.

3. Gældende dansk ret

Danmark ratificerede IMO-Konventionen i 1959 og har siden været medlem af organisationen. Konventionen er senest offentliggjort i Lovtidende C ved bekendtgørelse nr. 25 af 17. marts 1988 af konvention af 6. marts 1948 med senere ændringer angående Den internationale Søfartsorganisation (IMO).

4. Høring

Forslaget er sendt i høring i EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret. Høringen er endnu ikke afsluttet.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Rådets vedtagelse af et forhandlingsmandat medfører ikke lovændring. Den ændring af IMO-Konventionen, som skal finde sted, før en endelig aftale mellem Fællesskabet og IMO vil kunne indgås, forudsætter heller ikke lovændring. En ændret traktat vil blive offentliggjort i Lovtidende C.

Forslaget skønnes ikke at få statsfinansielle konsekvenser.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslagets samfundsøkonomiske konsekvenser kan ikke umiddelbart vurderes, da spørgsmålet afhænger af Fællesskabets mulighed for at varetage dansk skibsfarts interesser i IMO.

7. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslagene har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat den 14. maj 2002.

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

Revideret notat.

1. Baggrund og indhold.

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

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

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

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

Ifølge forordningsforslaget skal forslagene til gennemførelse af det Fælles Europæiske Luftrum ske - fra sag til sag efter en konkret vurdering - efter komitologi-proceduren, fortrinsvis rådgivnings- og forskriftsproceduren, hvorved der sammensættes et udvalg (Single Sky Committee), bestående af 2 repræsentanter fra hvert medlemsland, der skal udarbejde de nærmere regler for etableringen af det Fælles Europæiske Luftrum.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Gældende dansk ret

I medfør af Danmarks medlemskab af ICAO og Eurocontrol lever Danmark op til en række internationalt fastsatte standarder. Disse er gennemført (i form af Bestemmelser for Civil Luft-

fart, BL'er) med hjemmel i luftfartsloven, herunder § 54 om anordning af en flyvesikringstjeneste og §§ 71 og 148 om opkrævning af afgifter for benyttelsen af lufthavne og andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste.

3. Høring.

Forslagene har været i høring hos AOPA Danmark, Billund Lufthavn, Cimber Air A/S, Dansam, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Københavns Lufthavne A/S, Maersk Air, Muk Air, PremiAir A/S, SAS, Star Air A/S, Sterling European Airlines A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S og Aalborg Lufthavn.

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

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

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

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

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

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

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

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

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

Der skønnes ikke umiddelbart at være nogen statsfinansielle konsekvenser.

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

5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

6. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat 5. november 2001 vedrørende ramme-
forordningen KOM(2001) 123 og supplerende grundnotat af 10. december 2001. Udvalget har
videre modtaget grundnotat vedrørende de tre tekniske forslag, KOM(2001)564, den 19. no-
vember 2001 samt supplerende grundnotat den 10. december 2001. Endvidere har sagen væ-
ret forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 22. marts 2002.

Dagsordenspunkt 8: Forslag til direktiv om indberetning af hændelser inden for civil luftfart. KOM(2000) 847.

Revideret notat.

1. Baggrund og indhold.

Forslaget er modtaget i Rådet den 20. december 2000 og skal vedtages efter Traktatens artikel 251, kvalificeret flertal og fælles beslutningstagen med Parlamentet.

På baggrund af Parlamentets udtalelser har Kommissionen oversendt et nyt dokument, KOM(2001) 532 modtaget i Rådet den 27. oktober 2001, hvori Kommissionen inkorporerer en række af Parlamentets forslag.

Det overordnede formål med forslaget er at forbedre luftfartsikkerheden ved at sikre, at oplysninger, som har betydning for sikkerheden, indberettes, samles, opbevares, beskyttes og viderefremmes for at fremme effektiv analyse og overvågning. Det er hensigten at forebygge fremtidige ulykker og hændelser, ikke at placere skyld og ansvar.

Det er anført i begrundelsen for forslaget, at det er almindeligt kendt, at lufttransport er en af de sikreste transportformer. Alle sikkerhedsekspertter er dog enige om, at den samlede ulykkesrate holder sig stabil, og at lufttrafikkens vækst, hvis der ikke gøres noget, vil føre til en stigning af det absolutte antal ulykker. Det er derfor nødvendigt at finde nye metoder til forbedring af luftfartssikkerheden. Dette kan gøres ved bedre viden om og analyse af store mængder data om hændelser og andre begivenheder, som selvom de ikke i sig selv er alvorlige, afspejler svagheder og mangler, som kan føre til en ulykke.

Kommissionens Fælles Forskningscenter har udviklet "ECCAIRS" (European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems), en database, der kan fungere som et centraliseret system for indsamling og udveksling af data, uden at medlemslandenes aktuelle ordninger herved påvirkes. ECCAIRS-systemet er endvidere fuldt kompatibelt med det system, som anvendes af Den Internationale Civile Luftfartsorganisation, ICAO (The International Civil Aviation Organisation).

Forslaget omfatter obligatorisk indberetning af havarier, hændelser og alvorlige hændelser, samt alle andre fejl og mangler hos flyvemaskiner, apparatur, jordmateriel og dele af navigationssystemet, der benyttes eller skal benyttes i forbindelse med flyvning af en flyvemaskine eller med lufttrafikregulering eller navigationsstøtte til en flyvemaskine.

Forslaget indebærer en *obligatorisk indberetning* til den relevante nationale myndighed af forhold, der bringer en flyvemaskine, de ombordværende eller andre personer i fare, eller kan gøre det, hvis der ikke foretages korrektion. Eksempler på indberetningspligtige forhold indgår som bilag I og II til direktivforslaget.

Efter forslaget skal medlemslandene sende de obligatorisk indberettede data til ECCAIRS-databasen. Oplysningerne er fortrolige, og kun organer, der har til opgave at opstille regler for den civil luftfartssikkerhed eller efterforske luftfartsulykker vil have direkte adgang til oplysningerne. Navne og adresser på enkeltpersoner må aldrig registreres i databasen. Kommissio-

nen kan endvidere gøre data tilgængelig for andre interesserede parter. Videregivelsen skal begrænses til det strengt nødvendige.

Med henblik på, at offentligheden får kendskab til den generelle luftfartssikkerhed i Fællesskabet offentliggør medlemslandene løbende aggregerede statistikker.

En bedre viden om disse "forløbere" for en ulykke forventes at kunne forebygge forekomsten heraf.

2. Gældende dansk ret.

For flyvehavarier og -hændelser er der i dag en obligatorisk indberetningsordning til Havarikommissionen for Civil Luftfart ifølge bekendtgørelse af lov om luftfart nr. 543 af 13. juni 2001 (luftfartsloven) og bekendtgørelse nr. 301 af 30. april 1997 om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser.

Der er endvidere en obligatorisk indberetningspligt til Statens Luftfartsvæsen af visse driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden ifølge luftfartsloven samt i administrative forskrifter.

3. Høring.

Forslaget er sendt i høring hos de relevante myndigheder, virksomheder og organisationer:

Havarikommissionen for Civil Luftfart, AOPA Danmark, Cimber Air A/S, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SAS Danmark A/S, Muk Air, Premiair A/S, SAS Afd. AX, Star Air A/S, Sterling European, Sun Air of Scandinavia A/S, Maersk Air A/S, Billund Lufthavn, Dansam og Københavns Lufthavne A/S.

Premiair A/S har oplyst, at forslaget kan støttes.

Dansk Flyvelederforening er overordnet af den opfattelse, at direktivforslaget er velfunderet og et udtryk for den retning, som lovgivningen bør tage, hvis man ønsker at medvirke til en fastholdelse og forbedring af luftfartens generelt gode sikkerhed. Foreningen har endvidere nogle tekniske bemærkninger til ændring af luftfartsloven.

Foreningen er endvidere af den opfattelse, at de, der indberetter, bør have samme adgang til oplysninger i databasen som myndighederne i medlemslandene, og ikke kun til udvalgte oplysninger.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at det er en betydelig kreds af personer, der er omfattet af indberetningspligten, og man sætter spørgsmålstegn ved, om der vil være en positiv indstilling til at indberette for alle kategorier. Det foreslås, at Havarikommissionen for Civil Luftfart udpeges som den nationale myndighed, der forestår indsamlingen og opbevaringen af oplysninger.

Danske Pilotorganisationers Samråd (DPS) er af den opfattelse, at man i stedet for at indsamle og analysere oplysninger burde satse på bedre uddannelse af piloterne, idet man "ikke fore-

bygger ulykker med statistik men med uddannelse." Det foreslås, at der i relation til indsamling og opbevaring af oplysninger nedsættes et kontrollerende udvalg bestående af myndigheder, operatører og besætningsforeninger.

Herudover har DPS nogle forslag til tekniske ændringer i direktivforslaget.

SAS kan generelt tilslutte sig direktivforslaget, hvis sigte er en højnelse af luftfartssikkerheden ved at skabe den nødvendige retslige ramme til at indsamle og udbrede oplysninger om luftfartshændelser i EU.

SAS bemærker, at frigivelse af udvalgte oplysninger til "andre interesserede parter" åbner op for en meget bred fortolkning af, hvem oplysningerne kan udleveres til.

Endelig har SAS nogle tekniske bemærkninger til enkelte af de foreslåede artikler.

Havarikommissionen for Civil Luftfart (HCL) bemærker, at det er uklart, hvad der skal rapporteres og til hvem. Endvidere havde HCL gerne set tidsfrister for indrapportering.

HCL påpeger endvidere terminologiproblemer i forslaget og har forslag til sproglige ændringer og præciseringer.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget skønnes at ville indebære en ændring af luftfartsloven og administrative forskrifter.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget skønnes ikke at ville have samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen anfører i forslaget, at indberetningsordninger, der benyttes af medlemslandene enkeltvis, er mindre effektive end et samordnet net med udveksling af oplysninger. Formålet - en forbedring af luftfartssikkerheden - opfyldes derfor bedre af Fællesskabet.

Den danske regering er enig heri.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg.

Grundnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 19. februar 2001.

Sagen blev forelagt Europaudvalget den 12. oktober 2001 til orientering og for Folketingets partier den 30. november 2001 til forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 9: Forslag til forordning om indberetning af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning KOM(95) 353 endelig udg.

Revideret notat.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremsendte den 18. september 1995 udkast til Rådsforordning om indberetning af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning, KOM (95) 353.

Der findes allerede EU-regler om fællesskabsstatistik vedrørende transport ad jernbane, indre vandveje og søvejen

Formålet med forslaget er at bidrage til udarbejdelsen af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning og luftfartøjsbevægelser (starter og landinger) mellem, til eller fra fællesskabslufthavne, idet disse oplysninger skal bidrage til kontrol og vurdering af det indre marked for luftfart.

Medlemsstater indsamler kvartalsdata for fællesskabslufthavne med mere end 150.000 passagerenheder pr. år. For de øvrige fællesskabslufthavne behøver medlemsstaterne kun at indberette årlige data.

Dataindsamlingen baseres i videst muligt omfang på disponible kilder.

Kommissionen offentliggør hensigtsmæssige statistikker med samme hyppighed, som resultaterne indberettes og forelægger en rapport for Rådet efter tre års dataindsamling.

Forordningen foreslås at træde i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i EF-Tidende.

Europa-Parlamentet har afgivet udtalelse om forslaget den 1. marts 1996.

2. Gældende regler

Lov om Danmarks Statistik åbner mulighed for indsamling af de pågældende oplysninger.

3. Høring

Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Maersk Air, SAS, og Billund Lufthavn har afgivet udtalelse vedrørende forslaget, og der er enten ingen bemærkninger eller en principiel tilslutning til forslaget, men der peges på, at indberetningerne - der i videst muligt omfang skal sva-

re til de nuværende indberetninger, der foretages til den internationale luftfartsorganisation ICAO - vil medføre forøget ressourceanvendelse.

3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Sagen skønnes ikke at få hverken lovgivningsmæssige eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget må vurderes at have mindre statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet Danmarks Statistik og Statens Luftfartsvæsen skønsmæssigt har anslået, at der vil være startomkostningen er i størrelsesordenen af 0,5 mio. kr., og årlige driftsomkostninger på omkring 0,1 mio. kr.

4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Forslaget skønnes at være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

5. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Sagen har været forelagt Europa-udvalget den af 27. november 1998 til orientering og den 8. marts 1996 med henblik på forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 10: Fællesskabets tiltrædelse af EUROCONTROL.

Nyt notat.

I 1998 gav Rådet Kommissionen mandat til at forhandle en tiltrædelsesaftale på plads med Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation) på vegne af Fællesskabet. Samtlige medlemslande er individuelt medlemmer af Eurocontrol.

Forhandlingerne er nu afsluttet, og der mangler kun godkendelse fra medlemslandene og Eurocontrol. Den endelige aftale foreligger således ikke på nuværende tidspunkt, men forventes indgået i løbet af sommeren 2002.

Aftalen skal fastlægge kompetencedelingen mellem medlemsstaterne og Fællesskabet i forhold til Eurocontrol. I øvrigt vil Eurocontrol-konventionen være gældende for Fællesskabets rettigheder og pligter i forhold til Eurocontrol.

Fællesskabet **skal** ikke bidrage finansielt til Eurocontrol, og kan ikke stille kandidater til poster i Eurocontrol.

I forbindelse med afstemninger, har Fællesskabet stemmeret med den vægt som Fællesskabets medlemslande ville have haft. Fællesskabet har kun kompetence på et område, når denne kompetence i forvejen er tillagt Fællesskabet i henhold til traktaterne. Hvis der ikke er Fællesskabskompetence på et område, udøver medlemsstaterne hver især deres stemmeret i overensstemmelse med Eurocontrol's regler herom.

Fællesskabet skal fra sag til sag orientere de andre medlemmer af Eurocontrol om hvorvidt det er Fællesskabet eller medlemsstaterne, der har stemmeretten i en sag.

Fællesskabet **skal** i forbindelse med tiltrædelsen af Eurocontrol afgive en erklæring til Eurocontrol om hvilke områder, der er Fællesskabskompetence.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Sagen om den endelige aftale med Eurocontrol har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Sagen om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med henblik på Fællesskabets optagelse som medlem af Eurocontrol blev forelagt for Folketingets Europaudvalg den 12. juni 1998 til forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 11: Forslag til forordning om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab, KOM(2002) 110.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold.

Forslaget er fremsat under henvisning til navnlig Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Formålet med forslaget er at skabe et instrument, der beskytter EU-luftfartsselskaber, som leverer luftfartsydelse til eller fra Fællesskabet, mod tredjelandes luftfartsselskaber, som leverer subsidierede luftfartsydelse eller luftfartsydelse, som leveres til illoyale priser, og som forvolder skade på EU-luftfartsselskaber.

Kommissionen anfører, at Fællesskabet bør være i stand til at skride ind over for luftfartsselskaber, som modtager støtte fra tredjelandes regeringer, eller anden illoyal konkurrence som følge af tredjelandes kontrol med luftfartsselskaber. Endvidere skal forslaget ses i lyset af, at EU-luftfartsselskaber er underkastet strenge bestemmelser om statsstøtte.

Eksisterende retsinstrumenter, som i tilfredsstillende omfang gør det muligt at reagere i ovennævnte spørgsmål om støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra tredjelands, har dog, ifølge Kommissionens begrundelse, forrang i forhold til dette forslag.

På grundlag af en skriftlig klage fra en person eller sammenslutning, som handler på vegne af Fællesskabets luftfartsindustri, eller efter initiativ fra Kommissionen selv indleder Kommissionen ifølge forslaget en undersøgelse af forhold vedrørende støtte til eller illoyal priskonkurrence fra tredjelandes luftfartsselskaber, forudsat at der foreligger tilstrækkeligt bevis for støtte (herunder om muligt oplysninger om størrelsen heraf) eller illoyal priskonkurrence, samt skade og årsagssammenhæng mellem de påståede støttede luftfartsydelse og den påståede skade (eller en klart forudseelig og overhængende trussel om forvoldelse af skade), som støtte eller illoyal priskonkurrence har forårsaget på et EU-luftfartsselskab.

I forbindelse med Kommissionens undersøgelse skal alle involverede parter have mulighed for at forelægge deres synspunkter.

Støtte foreligger ifølge forslaget, hvis der ydes et finansielt bidrag fra regeringen i et tredjeland, og hvis luftfartsselskabet herved opnår en fordel.

Illoyal priskonkurrence foreligger ifølge forslaget, når tredjelandes statskontrollerede luftfartsselskaber, som nyder godt af en ikke-kommerciel fordel, hele tiden tilbyder billetter til en bestemt luftrute til priser, som er lavere end en nærmere defineret normal billetpris.

Hvis Kommissionens undersøgelse viser, at der foreligger støtte eller illoyal priskonkurrence med deraf følgende skade på et EU-luftfartsselskab, og beskyttelse af Fællesskabets interesser

ud fra en helhedsvurdering kræver indgriben, fastsættes endelige foranstaltninger (fx afgifter eller restriktion af landingsrettigheder) med henblik på at eliminere eller afhjælpe støtte eller illoyal priskonkurrence.

Endelige foranstaltninger kan efter anmodning (og tidligst et år efter fastsættelse) tages op til revision med henblik på eventuel ophævelse eller ændring, idet foranstaltningerne kun er i kraft, så længe det er nødvendigt for at afhjælpe skadevoldende støtte eller illoyal priskonkurrence.

Ifølge forslaget bør størrelsen af de endelige foranstaltninger rettet mod et tredjeland's luftfartsselskab under ingen omstændigheder overstige værdien af den ikke-kommercielle fordel, som luftfartsselskabet har nydt godt af.

Midlertidige foranstaltninger kan fastsættes, hvis Kommissionen har foretaget en foreløbig, positiv konstatering af, at der er tale om støtte eller illoyal priskonkurrence. Midlertidige foranstaltninger kan højst pålægges i seks måneder.

Beslutning om endelige og midlertidige foranstaltninger samt revision af endelige foranstaltninger træffes i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999.

Kommissionens undersøgelse kan afsluttes uden fastsættelse af midlertidige eller endelige foranstaltninger, såfremt en fremsat klage trækkes tilbage, såfremt foranstaltninger vurderes at være unødvendige, såfremt et tredjeland's regering giver tilsagn om at eliminere eller begrænse støtte til eller kontrol med et luftfartsselskab, eller såfremt det pågældende luftfartsselskab reviderer sine billetpriser.

2. Gældende dansk lovgivning på området

Der er ingen dansk lovgivning på området, men de cirka 75 bilaterale luftfartsaftaler, som Danmark har med tredjelande, indeholder bestemmelser om ikke-diskriminering, priser m.m., som folkeretligt forpligter Danmark.

Der er ingen fællesskabsregler inden for dette specifikke område.

3. Høring.

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

AOPA Danmark, Dansk Flyvelederforening, Dansam, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervenes Transportudvalg, Billund Lufthavn, Cimber Air A/S, Danish Air Transport, Københavns Lufthavne A/S, Maersk Air, Newair, Premiair A/S, SAS, Star Air A/S, Sterling European, Sun-Air of Scandinavia A/S, Aalborg Lufthavn, , Forbrugerrådet, og Havarikommissionen for Civil Luftfart.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) bemærker, at forslaget principielt omfatter to hovedområder, dels den såkaldte "støtte" omfattende et eller andet finansielt bidrag til et luftfartsselskab (med mindre subsidiet er til rådighed for alle tjenesteydelsesleverandører) fra regeringer i lande, der ikke er medlem af Fællesskabet, hvorved der opnås en fordel, dels såkaldt "illoyal priskonkurrence", hvor statskontrollerede ikke-EU-luftfartsselskaber gennem en ikke kommerciel fordel har lavere billetpriser end den normale pris.

ETU bemærker endvidere, at statsstøtte til selskaber, hvad enten de er hjemmehørende i Fællesskabet eller udenfor, generelt kan være til stor skade for den kommercielle udvikling inden for den pågældende branche eller det pågældende område. ETU kan derfor i princippet støtte det foreliggende forslags intentioner med henblik på at imødegå sådanne bidrag til luftfartsselskaber fra regeringer i lande, der ikke er medlem af Fællesskabet, samt statskontrollerede ikke-EU-luftfartsselskaber. På den anden side bør det også bemærkes, at en sådan imødegåelse i visse tilfælde kan være et tveægget sværd og under alle omstændigheder må ses i sammenhæng med de generelle relationer til de lande, som eventuelle imødegåelser rettes imod.

ETU anfører endelig, at det meget ofte vil være forbundet med betydelig vanskelighed entydigt at konstatere en skadevirkning. Særligt for så vidt angår illoyal priskonkurrence vil det efter ETU's opfattelse såvel i teori som i praksis stort set være umuligt i et ellers frit globalt marked objektivt at fastsætte en sammenlignelig billetpris.

Det kunne derfor ifølge ETU overvejes, om det i forslaget's artikel 12 foreslåede udvalg, der skal bistå Kommissionen, i stedet for den foreslåede rådgivningsprocedure bør anvende beskyttelsesproceduren i artikel 6 i afgørelse 1999/468/EF.

Maersk Air finder det positivt, at Kommissionen nu har taget initiativ til at indføre et regelsæt, hvorefter der kan træffes foranstaltninger over for illoyal konkurrence fra tredjelandes luftfartsselskaber på ruter til og fra Fællesskabet, i tilfælde af at der måtte foreligge konkurrenceforvridende støtte fra de pågældende luftfartsselskabers respektive hjemlande. Maersk anfører, at dette skal ses i lyset af, at Fællesskabets egen luftfartsindustri er underkastet strenge regler om statsstøtte.

SAS mener, at konkurrenceforvridning er et tilbagevendende fænomen inden for luftfarten, og har derfor sympati for Kommissionens forsøg på at løse dette problem. Rent principielt kan SAS acceptere forslaget, som kan ses som en modvægt til tilsvarende lovgivning i fx USA. Forslaget er dog begrænset til at omfatte statsstøtte og prisdumping, mens lovgivningen i USA omfatter langt flere områder.

SAS anfører, at det fremgår af forslaget's begrundelse, punkt 6, at dette instrument ikke erstatter "luftfartsselskabernes aftaler med tredjelande", og at disse aftalers retsinstrumenter har "forret i forhold til denne forordning". Siden luftfartsselskaberne ikke har nogen aftaler med tredjelande, må det være de bilaterale luftfartsaftaler, som menes.

SAS er i tvivl om, hvordan denne forordning skal kunne virke parallelt med de eksisterende bilaterale luftfartsaftaler. Forordningen kan komme i konflikt med disse luftfartsaftalers konsultations- og voldgiftsklausler.

SAS mener derfor, at forordningens forhold til de bilaterale luftfartsaftaler bør præciseres, og at der bør foretages en nærmere afklaring af medlemslandenes og Kommissionens kompetencer.

Endvidere mener SAS, at det er mindst lige så vigtigt at få etableret strengere regler om statsstøtte inden for EU, som at få etableret en ordning, der retter sig mod tredjelande. For SAS er den konkurrenceforvridning, som sker på grund af forskellige støtteordninger fra EU's medlemslande, langt mere alvorlig end den konkurrenceforvridning, som kan opstå via støtte til luftfartsselskaber uden for det europæiske Fællesskab.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

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

5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen har ikke beskrevet forslaget i forhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet. Der er ikke i EU-retten tildelt Fællesskabet kompetence vedrørende samtlige de forhold, der er omhandlet i forslaget, hvorfor regeringen anser det for tvivlsomt, hvorvidt forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Grundnotat er oversendt til udvalget den 12. april 2002 og supplerende grundnotat er oversendt til udvalget den 25. april 2002.

Dagsordenspunkt 12: Forsikringssspørgsmål efter begivenhederne den 11. september 2001.

1. Baggrund og indhold

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

Med Akt. 285 af 24. september 2001 fra Folketingets Finansudvalg fik økonomiministeren bemyndigelse til at oprette en statslig flyforsikringsfond til statens indeståelse for flyforsikring ved krig og terrorhandlinger m. v. Ordningen er efterfølgende blevet forlænget hver måned, senest til den 30. juni 2002 som skal være udløbsdatoen for de nationale ordninger, i overensstemmelse med beslutningen på Aviation Ad Hoc-gruppens møde den 15. maj 2002. Danmark har ført en linje med successive stramninger af vilkårene i overensstemmelse med udviklingen på markedet. Det har været dansk holdning kun at forlænge ordningen med en måned af gangen for at opretholde maksimalt pres på forsikringsbranchen i håb om at branchen atter ville overtage forsikringen af fly og lufthavne m.v.

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

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

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

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

Spørgsmålet om ansvarsforsikring for flysektoren bliver fortsat behandlet og koordineret i EU-regi og der er sidst afholdt møde i "Aviation Ad-Hoc Group on insurance" den 15. maj 2002. På mødet blev det besluttet at forlænge EU's rammebetingelser til 31. juni 2002 på de allerede gældende vilkår af hensyn til de europæiske flyselskabers konkurrence situation, idet den amerikanske ordning netop var blevet forlænget til udgangen af juni måned 2002. Der afholdes møde i Aviation-gruppen igen den 7. juni 2002. Dagsordenen for dette møde kendes ikke på indeværende tidspunkt. Såfremt der på det pågældende møde fremkommer afgørende nyt, vil der blive fremsendt supplerende notat med orientering herom til Europaudvalget.

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

2. Nærhedsprincippet og proportionalitet

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

3. Gældende ret

Folketingets Finansudvalgs Akt 285 af 24. september 2001.

4. Høring

Der er ikke foretaget høring.

5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

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

En eventuel ny ordning i EU eller andet regi der kræver en statsgaranti skal forelægges Folketingets Finansudvalg, såfremt etableringen af den pågældende ordning medfører særskilte økonomiske konsekvenser for den danske stat.

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

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Næppe nogen der ligger ud over Akt 285.

7. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har tidligere været forelagt på møde i Statsministeriet den 30. november 2001 og for Europaudvalget forud for ECOFIN-mødet den 5. marts 2002. Europaudvalget har den 14. marts fået tilsendt et supplerende notat om, at sagen også er blev haste behandlet på ECOFIN-mødet den 14. marts 2002. Herudover har sagen været forelagt forud for Transportrådets møde den 25. - 26. marts 2002

Dagsordenspunkt 13: Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons. KOM(2000)815.

Det bemærkes, at direktivforslaget er på dagsordenen med henblik på opnåelse af politisk enighed.

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget er fremsat under henvisning til artikel 71, stk. 1 EF, og vedtages efter artikel 251 EF, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet.

I henhold til artikel 153 EF pålægges Fællesskabet at bidrage til beskyttelsen af forbrugernes sundhed, sikkerhed og økonomiske interesser med henblik på at sikre et højt forbrugerbeskyttelsesniveau.

Direktivforslaget har til formål at øge trafiksikkerheden for alle, der befinder sig i et køretøj i trafikken, således både børn og voksne. Anvendelsen af barnefastholdelsesordninger bidrager til en betydelig nedsættelse af omfanget af kvæstelser i tilfælde af en trafikulykke, ligesom det forventes, at et betydeligt antal dødsulykker med passagerer i busser kan forhindres, såfremt passagerer i busser anvender sikkerhedsseler, når disse findes.

Direktivforslaget er et ændringsforslag til det eksisterende direktiv 91/671/EØF vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer under 3,5 tons, og består af tre hoveddele:

1. Obligatorisk anvendelse af barnefastholdelsesordninger (uden de i direktiv 91/671/EØF mulige undtagelsesmuligheder for børn mellem 3 og 12 år). Barnefastholdelsesordninger skal endvidere være godkendt efter den tekniske standard ECE-regulativ 44.03, dets ækvivalent eller enhver senere tilpasning heraf.
2. Forbud mod anvendelse af bagudvendte barnefastholdelsesordninger på forsædet i passagersiden i biler med airbag medmindre airbag'en er deaktiveret.
3. En udvidelse af selepligten i direktiv 91/671/EØF til at gælde alle førere og passagerer i alle køretøjer, d.v.s. også i busser og lastbiler.

Ad 1. Ifølge direktiv 91/671/EØF skal børn under 12 år med en legemshøjde under 150 cm fastholdes af en barnefastholdelsesordning tilpasset barnets højde og vægt. Der findes imidlertid mulighed for, at børn på 3 år eller derover fastholdes af en voksenfastholdelsesordning. Derudover har medlemsstaterne mulighed for, at tillade, at børn under 3 år ikke fastholdes af et særligt fastholdelsessystem på bagsæderne, hvis et sådant ikke er til rådighed i køretøjet. Disse undtagelsesmuligheder foreslås med Kommissionens forslag slettet, således, at alle børn under 12 år uanset, hvor de er placeret i køretøjet, skal anvende en barnefasthol-

delsesanordning tilpasset barnets højde og vægt. For de 3-12 årige gælder kravet alene i det omfang, køretøjet er udstyret til montering af barnefastholdelsesanordninger .

De store fremskridt, der er sket indenfor de sidste 25 år vedrørende fastholdelsesanordninger for børn, er alle medtaget i ECE-regulativ 44.03, der således indeholder de nyeste forbedringer og fornyelser blandt andet for så vidt angår afprøvningsprocedurer og styrke.

Ad 2. Bagudvendte barnefastholdelsesanordninger til små børn er langt den sikreste form for fastholdelse af disse børn i forbindelse med kørsel. Såfremt fastholdelsesanordningen placeres på forsædet i passagersiden og en eventuel airbag udløses, kan dette medføre en stor risiko for alvorlige kvæstelser. Køretøjer med airbag i passagersiden skal ifølge direktiv 2000/3/EF være forsynet med et mærke, som gør føreren af køretøjet opmærksom på denne risiko. Bagudvendte barnefastholdelsesanordninger er ligeledes forsynet med en advarsel om den omtalte risiko. For at forhindre, at små børn på trods af disse advarsler placeres bagudvendt på forsædet i passagersiden, hvor der findes en airbag, skal det forbydes at placere bagudvendte barnefastholdelsesanordninger på forsædet i passagersiden, medmindre en eventuel airbag er deaktiveret.

Ad 3. I Direktiv 91/671/EF gælder der en seleanvendelsespligt for personbiler under 3,5 tons. Det herværende direktivforslag søger at udvide seleanvendelsespligten til at gælde alle køretøjer, hvis disse er udstyret med seler. Under henvisning til nærhedsprincippet ønsker direktivforslaget ikke at placere ansvaret for anvendelsen af sikkerhedsseler, men statuerer dog en oplysningspligt, hvorefter passagerer i minibusser og busser informeres om seleanvendelsespligten på en måde, som operatøren finder hensigtsmæssig.

Under forhandlinger i Rådets Transportarbejdsgruppe er der sket visse ændringer af Kommissionens oprindelige forslag, og der foreligger nu en kompromistekst.

I den foreliggende tekst er alderskriteriet (3 år) kombineret med et højdekriterium (135 cm eller 150 cm) i modsætning til Kommissionens oprindelige forslag, hvor alderskravet var kombineret med et vægtekriterium (36 kg).

For så vidt angår busser er der i forhold til det oprindelige forslag foretaget den ændring, at det nu overlades til de enkelte medlemsstaters lovgivning at fastsætte regler vedrørende 0-3 åriges fastspænding under kørsel i busser (M2 og M3). Denne ændring er begrundet i uenighed blandt medlemsstaterne om hensigtsmæssigheden af at fastspænde børn i den pågældende aldersgruppe i voksensikkerhedsseler. Dertil kommer, at der tilsyneladende ikke foreligger overbevisende videnskabelige dokumentation herom.

Som konsekvens heraf forudsættes det i kompromisteksten (både i artikeldel og i præambel), at Kommissionen færdiggør igangværende undersøgelser om færdselsuheld og sikkerhedsudstyr og på den baggrund vurderer behovet for fælleseuropæiske regler vedrørende små børns fastspænding i forbindelse med buskørsel.

Derudover er der tilføjet visse supplerende undtagelsesmuligheder. De pågældende undtagelser giver mulighed for, at de enkelte medlemsstater på særlige nærmere angivne betingelser