

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

24. september 2004

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 1. oktober 2004 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 7. oktober 2004 – vedlægges Trafikministeriets, Justitsministeriets og Økonomi- og Erhvervsministeriets notat om de punkter, der forventes optaget på dagsordenen.

Anders Fogh Rasmussen



DEN 24/5-04

TRAFIKMINISTERIET/
 JUSTITSMINISTERIET/
 ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET

J.nr. 121-55
 september 2004

Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 7. oktober 2004

aktuelt notat:

Dagsordenspunkt 1: Forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, KOM(2003)4482

Dagsordenspunkt 2: Forslag til direktiv om harmoniserede flodtrafikinformationstjenester på de indre vandveje i Fællesskabet, KOM (2004) 392.....11

Dagsordenspunkt 3: Forslag til direktiv om certificering af togpersonale der betjener lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbanenet. KOM(2004) 142 endelig14

Dagsordenspunkt 4: Forslag til direktiv om kørekort. KOM (2003) 621.19

Dagsordenspunkt 5: Ændret forslag til direktiv vedrørende et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger. KOM (2000) 759 og KOM (2003) 473.....25

Dagsordenspunkt 6: Galileo.....29

Dagsordenspunkt 7: Eksterne relationer i luftfartssektoren.....31

12

Dagsordenspunkt 1: Forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, KOM(2003)448

Revideret notat.

1. Baggrund og indhold

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

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

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

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

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

Kommissionen ønsker endelig med forslaget at give medlemsstaterne bedre muligheder for at bruge vejafgifter til at tilskynde brugerne til at benytte mindre overbelastede vejnet, samt renere og sikrere transportmidler, og til at anspre transportvirksomhederne til at udnytte lasteevnen bedst muligt og befragterne til at tilpasse deres logistikkæder.

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

Mens det nugældende direktiv gælder for lastbiler på 12 tons og derover, der anvender motorveje, omfatter det fremlagte ændringsforslag alle godskøretøjer over 3,5 tons (eller et vogntog, hvis totalvægt er på over 3,5 tons).

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



danne foranstaltninger står i et rimeligt forhold til målet vil blive vurderet af Kommissionen i hvert enkelt tilfælde.

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

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

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

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

For vejafgifter gælder, at de ifølge forslaget skal afspejle omkostninger til anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturnettet, herunder omkostninger til at mindske støjgener og betalinger for miljøbelastninger, som f.eks. jordforurening. Herudover bør de direkte og indirekte omkostninger ved ulykker, som ikke dækkes af forsikringsordninger, medregnes. For at sikre en harmoniseret anvendelse af vejafgiftssystemerne indeholder forslaget et bilag med en fælles metode til beregning af forskellige omkostningselementer. De omkostningsskøn og data, der i bilaget er benyttet for ulykkesomkostninger, er vejledende. I dag skal vejafgifter stå i forhold til omkostninger til anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling af det pågældende infrastrukturnet.

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

Forslaget begrænser indregningen af anlægsomkostninger til kun at omfatte ny infrastruktur, d.v.s. infrastrukturarbejder, der vil blive udført i fremtiden, eller infrastruktur som ikke er blevet færdiggjort før 15 år før direktivets ikrafttræden.

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

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



Senest den 1. juli 2008 vil medlemsstaterne, som anvender vejafgifter, være forpligtet til at lade vejafgifterne afhænge af c).

Herudover tillader forslaget en forhøjelse af vejbenyttelsesafgiften med 25% i særligt miljøfølsomme områder, navnlig bjergområder (som f.eks. Alpeområdet) efter en høring af Kommissionen.

I dag er medlemsstaterne frit stillet og kan anvende indtægter fra infrastrukturbenyttelsesafgifter til alle typer udgifter. Forslaget foreskriver en "øremærket" anvendelse af det indkomne provenu, således at dette bør anvendes til vedligeholdelse af den berørte infrastruktur og til gavn for transportsektoren som helhed, idet der drages omsorg for at sikre en afbalanceret udvikling af transportnettene.

For at opveje den belastning, som indførelsen af et nyt infrastrukturafgiftssystem medfører, giver forslaget medlemsstaterne mulighed for at kompensere for indførelse af vejafgifter og/brugsafgifter ved blandt andet at nedsætte den årlige afgift på køretøjer, i givet fald til et niveau, der ligger under minimumssatserne.

Medlemsstaterne skal ifølge forslaget udpege en uafhængig infrastrukturovervågningsmyndighed, der blandt andet har til opgave at påse, at vejafgifter og brugsafgifter indføres og administreres i overensstemmelse med direktivet.

Forslaget angiver, at medlemsstaterne skal sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet senest den 1. juli 2005.

Kommissionen skal inden 1. juli 2008 aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af direktivet.

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

Europa-Parlamentet forslår bl.a. at medlemsstaterne selv skal kunne bestemme, hvad provenuet fra kørselsafgifter skal bruges til, men at det bør bruges til fordel for forbedringer i transportsektoren. Endvidere foreslås, at direktivet ikke skal underminere rettigheder, der udløber af eksisterende koncessioner. For så vidt angår uafhængig infrastrukturovervågningsmyndighed, mener Europa-Parlamentet, at medlemsstaterne ikke skal være forpligtede til at udpege en sådan, og foreslå at dette udgår af direktivet.

2. Gældende dansk ret

Området er i dag reguleret ved lov om afgift af vejbenyttelse (Lovbekendtgørelse nr. 246 af 01/04/2003) og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Lovbekendtgørelse nr. 1103 af 12/12/2002).

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

3. Høring

11/11/11

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

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

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Transport og Logistik (DTL)

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

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

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

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

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

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

Det er endvidere DTL's holdning, at:

- indførelse af vejafgifter ikke må begrænse den frie bevægelighed for varer og at afgiftsniveauer bør fastlægges på grundlag af fælles og gennemskuelige metoder
- afgiftsprovenuet bør anvendes til forbedringer af vejinfrastrukturen (anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling) og til reduktion af trafikstøj og ulykker på den pågældende infrastruktur



- krydssubsidiering principielt ikke er acceptabel – og at der i tilfælde af krydssubsidiering skal være fuld gennemskuethed. DTL er dog tilfreds med, at krydssubsidieringen i forslaget i et vist omfang begrænses, idet der i visse særligt følsomme områder højest kan opkræves en afgift, der er 25 % højere end omkostningerne.
- Begrebet "følsomme områder" bør defineres bedre.
- afgifter bør kunne differentieres på særlige strækninger, og evt. på særlige tidspunkter. Differentieringen må dog ikke øge den samlede afgiftsbelastning og må ikke forringe danske transportørers konkurrencebetingelser, som følge af Danmarks geografiske placering som randstat.
- eventuelle rabatter afvejes i forhold til de principielle afgiftsovervejelser og hviler på gennemsigtighed og offentlighed
- ved anvendelsen af elektroniske vejafgiftssystemer må lejlighedsvis brugere af vejnettet ikke stilles ringere end andre, og der bør være fuld kompatibilitet mellem forskellige teknologier og opkrævningssystemer
- med hensyn til beregning af afgifternes størrelse er rammen løs, idet det fortsat vil være op til de enkelte lande i vidt omfang selv at fastlægge afgiftsniveauet og kompensationer
- der er uklarhed om, hvilke veje der skal, og hvilke der kan omfattes
- det bør afklares, hvilken betydning forslaget får for afgiftsniveauet på de eksisterende betalingsmotorveje, men også for Storebæltsbroen, Øresundsbroen og en kommende Femer Bælt forbindelse
- differentiering af de mere uklare omkostninger (skader på veje, EURO-emissionsklasse, tidspunkt på dagen og overbelastningsniveauet, miljømæssige følsomhed, befolkningstætheden og ulykkesrisikoen) også beregnes efter fælles metoder for at sikre gennemsigtighed (det står ikke klart, i hvilket omfang medlemsstaternes metode for differentiering skal godkendes af Kommissionen)
- DTL er tilfreds med, at det i forslaget præciseres, at tilgængeligheden for alle transportører af OBU'er (On Board Units) er en nødvendig forudsætning for at indføre et automatisk opkrævningssystem
- internationale transportørers hverdag er allerede præget af, at de skal kunne håndtere en lang række forskellige og ikke-kompatible afgiftssystemer for at benytte de europæiske veje. Hertil kommer systemer til opkrævning af city-, bro og tunnelafgifter i Europa.

Dansk Industri (DI)

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



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

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

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

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

DI mener, at det er en klar ulempe for erhvervslivet, hvis den foreslåede afstandsbaseerede afgift kommer i anvendelse frem for en fast afgift, som tilfældet er i dag med vignetordningen. Endvidere påpeger DI, at logistikomkostningerne allerede i dag er væsentligt højere i EU end eksempelvis i USA, hvorfor de vender sig mod yderligere omkostningsforøgelser.

Sund & Bælt Holding A/S (SB)

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

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

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



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

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

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

Øresundsbro Konsortiet (ØB)

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

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

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

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

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil ved vedtagelse i dets nuværende form medføre følgende ændringer i lov om afgift af vejbenyttelse (LBK nr. 246 af 01/04/2003):



Sænkning af vægtgrænsen for de i direktivet indbefattede lastbiler og lastvognvogt fra 12 tons til 3,5 tons, vil indebære en udvidelse af afgiftsgrundlaget i loven til også at omfatte lastbiler og lastvognvogt i vægtklassen mellem 3,5 tons og 12 tons.

Der vil skulle indsættes en bestemmelse i loven, hvorved provenuet fra vejbenyttelsesafgiften skal anvendes til vedligeholdelse af den pågældende infrastruktur og til fordel for transportsektoren i sin helhed, under hensyn til transportnettens afbalancerede udvikling.

Ved vedtagelse i dets nuværende form vil direktivforslaget få statsfinansielle konsekvenser i form af merindtægter.

De forventede merindtægter skyldes, at grundlaget for opkrævning af den nuværende danske vejbenyttelsesafgift udvides til også at omfatte lastbiler og vognvogt til vejgodstransport i vægtklassen mellem 3,5 tons og 12 tons. En sådan udvidelse skønnes at give et merprovenu til staten.

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

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

En forbedret fælles ramme for infrastrukturafgifter kan skabe større ensartethed mellem landenes infrastrukturafgiftssystemer for tunge køretøjer. Det kan give mulighed for mere lige konkurrencevilkår på det indre marked for transportydelse, hvilket vil være en fordel for Danmark. Det vil endvidere være en fordel for transporterhvervet, at det kan foregribe afgiftspolitikkerne i Danmark og de øvrige EU-lande og tilpasse deres strategier herefter.

Ifølge forslaget skal provenuet fra vej- og brugsafgifter anvendes til vedligeholdelse af den pågældende infrastruktur og til fordel for transportsektoren i sin helhed. Øremærkning af provenuet fra vejafgiften til anvendelse inden for den berørte sektor vil bryde med et grundprincip vedrørende den offentlige udgiftsprioritering. Det kan påvirke den politiske styring af investeringstiltag. Hvis øremærkning udbredes til andre sektorer, vil det svække mulighederne for at prioritere offentlige midler.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen udtaler, at målet om harmonisering af betingelserne for opkrævning af vejafgifter til brug af infrastruktur ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan på grund af den europæiske dimension og af hensyn til det indre marked bedre gennemføres på fællesskabsplan. Kommissionen udtaler endvidere at direktivet, i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål. Der lægges i direktivforslaget op til en udvidelse af den fælles regulering på vej- og brugsafgiftsområdet, især hvad angår provenuanvendelse. Hertil kommer, at der sker en indsnævring af spillerummet for medlemslandene for så vidt angår udformningen af vejafgifter. Der lægges endvidere op til en væsentlig overdragelse af kompetence til Kommissionen i forbindelse med fastsættelsen af maksimumgrænser for brugsafgifterne. Det er regeringens opfattelse, at disse forhold tilsammen betyder, at man derved går udover, hvad der må anses som nødvendigt for at nå direktivets mål.



7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

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



Dagsordenspunkt 2: Forslag til direktiv om harmoniserede flodtrafikinformationstjenester på de indre vandveje i Fællesskabet, KOM (2004) 392

Resumé

Forslagets formål er at etablere effektive og harmoniserede flodtrafikinformationstjenester med henblik på at fremme transporten på de indre vandveje i EU som et alternativ til transporten på vejnettet.

Forslaget indebærer for det første, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at indføre flodtrafikinformationstjenester. For det andet indebærer forslaget en harmonisering af de nationale flodtrafikinformationstjenester, der allerede eksisterer på de indre vandveje i EU.

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige og samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Forslaget vil blive behandlet på Rådsmødet (Transport) den 7. oktober 2004.

1. Baggrund og indhold

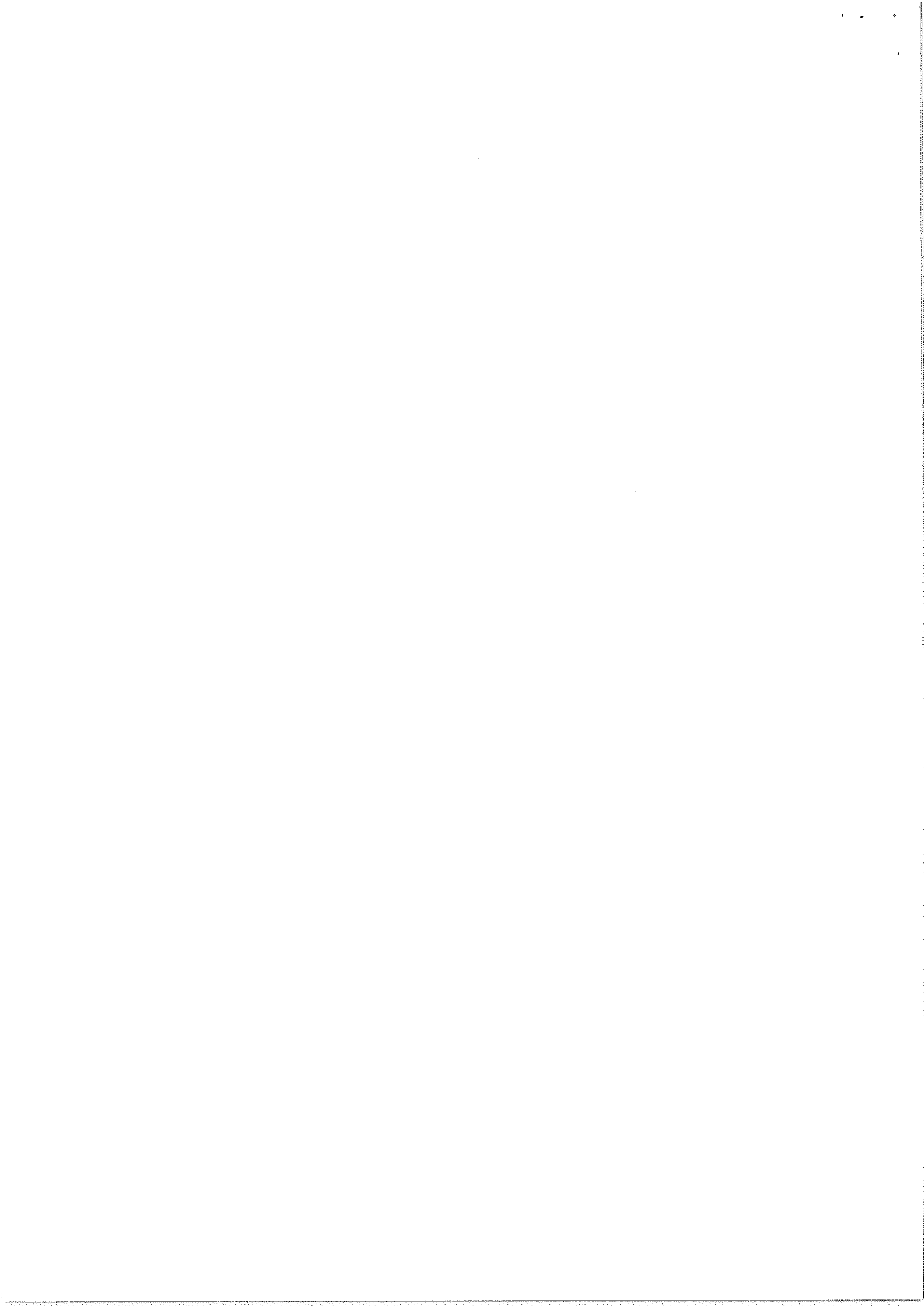
Med hjemmel i traktatens artikel 71 har Kommissionen den 25. maj 2004 fremlagt et forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om harmoniserede flodtrafikinformationstjenester på de indre vandveje i Fællesskabet. Direktivet kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Baggrunden for forslaget er, at Kommissionen imødeser kapacitets- og miljøproblemer i forbindelse med transport af gods på land i EU. For at fremme vandvejstransporten foreslås det at knytte de indre vandveje sammen med jernbanetransporten og kystsejladssystemerne for derved at skabe et billigt, let tilgængeligt, pålideligt, søsikkert og miljøvenligt alternativ til det overbelastede vejnet.

Dette kræver effektive navigationsstøttesystemer og kommunikationssystemer på de indre vandveje. Systemerne skal sikre, dels at den grænseoverskridende trafik kan sejle uden at blive udsat for tekniske hindringer på vandvejene, dels at planlægningen og styringen af trafik- og transportaktiviteterne på vandvejene understøttes bedst muligt.

Forslaget indebærer for det første, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at indføre effektive flodtrafikinformationstjenester.

For det andet indebærer forslaget en harmonisering af de allerede eksisterende nationale flodtrafikinformationstjenester. Fælles standarder og protokoller for dataudveksling, kommunikation, udstyr og frekvenser skal således sikre, at disse nationale tjenester og systemer bliver forenelige og udvikles i samme retning.



Forslaget vil blive behandlet på Rådsmødet (Transport) den 7. oktober 2004.

2. Europa-Parlamentets holdning

Forslaget er endnu ikke blevet behandlet af Europa-Parlamentet.

3. Nærheds- og proportionalitets princippet

For så vidt angår nærhedsprincippet er det Kommissionens vurdering, at princippet er opfyldt, idet direktivet er et rammedirektiv. De tekniske enkeltheder og standarder i forbindelse med den egentlige gennemførelse af direktivet skal endvidere vedtages af Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne ved hjælp af en udvalgsprocedure. Kommissionen finder endvidere, at proportionalitetsprincippet er opfyldt.

Regeringen finder, at proportionalitetsprincippet er opfyldt, idet harmoniserede flodtrafikinformationstjenester vil sikre, at den grænseoverskridende vandvejstransport ikke møder unødige tekniske hindringer. En sådan harmonisering kan bedste ske på EU niveau. Et rammedirektiv giver endvidere medlemsstaterne mest mulig indflydelse på den måde, hvorpå de skal gennemføre direktivet. Nærhedsprincippet vurderes derfor også for opfyldt.

4. Gældende dansk ret

Danmark har ingen indre vandveje, hvorfor der ikke er gældende danske regler på området.

5. Høring

Forslaget har været i høring hos EF-Specialudvalget vedr. skibsfartspolitiske spørgsmål. Følgende interesseorganisationer har bl.a. været hørt: Metal Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Danmarks Rederiforening, Søfartens Ledere, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre Skibe/Bilfærgernes Rederiforening, Danske Maritime, Specialarbejderforbundet i Danmark, Sømandenes Forbund i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Dansk Industri, Foreningen af Danske Privathavne og Sammenslutningen af Danske Havne.

Eneste udtalelse kom fra Dansk Industri, der støtter en udvikling af den europæiske flodtrafik, således at den i højere grad end i dag, på markedsmæssige vilkår, kan yde sit bidrag til at flytte en stadig stigende godsmængde. Danmark bør gå positivt ind i arbejdet om direktivforslaget og sikre, at eventuelle tekniske handelshindringer elimineres/forebygges.

6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændringer. Forslaget skønnes endvidere ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have umiddelbare samfundsøkonomiske konsekvenser.



8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Grundnotat blev fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 8. juli 2004.



Dagsordenspunkt 3: Forslag til direktiv om certificering af togpersonale der betjener lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbanenet. KOM(2004) 142 endelig

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold:

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

Formålet med direktivforslaget er sikring af en ensartet certificering af lokomotivførere.

I. Hovedpunkterne, formål og definitioner

I direktivforslaget lægges der op til en fastlæggelse af betingelserne og procedurerne for togpersonnel, der fører lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbaner for en jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter. Certificeringen fratager dog ikke jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne ansvaret med sikkerheden for deres personale, herunder uddannelse, tilsyn og intern kontrol i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49EF).

Direktivforslagets bestemmelser retter sig mod myndighederne, jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne, såvel som andre virksomheder, der kan have lokomotivførere ansat, i medlemsstaterne.

Der er lagt op til en gradvis indførelse af harmoniseringen:

Første fase (2006-2008): medlemsstaterne implementerer direktivet i den nationale lovgivning og sætter de nødvendige registre op

Anden fase (2008-2010): lokomotivførerne i grænseoverskridende trafik skal certificeres

Tredje fase (2010-2015): certificering af de øvrige lokomotivførere og andet personel

Lokomotivførere i grænseoverskridende trafik, der er certificerede efter regler inden direktivets ikrafttræden, må virke indtil 2010. Det øvrige lokomotivførere må fortsætte deres virke indtil 2015.

Inden 2015 skal alle certifikater fra før direktivets ikrafttræden således være udskiftet til certifikater, som overholder direktivet.

II. Certificering af lokomotivførerne

Der skelnes mellem den licens/det kørekort lokomotivføreren skal have udstedt af den kompetente myndighed i den enkelte medlemsstat og et harmoniseret certifikat, der udstedes af den jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter, som har den pågældende lokomotivfører ansat.



Licensen/Kørekortet, der er lokomotivførerens ejendom, udstedes med en konkret gyldighedsperiode til lokomotivførere, der opfylder de minimumsbetingelser, der er for lokomotivføreres fysiske og psykiske helbred, basal uddannelse og generelle professionelle evner.

I det harmoniserede certifikat angiver ansættelsesstedet – jernbanevirksomheden eller jernbaneinfrastrukturforvalteren – den virksomhedsspecifikke uddannelse lokomotivføreren har fået, såvel som det rullende materiel og den jernbaneinfrastruktur som lokomotivføreren er uddannet til at benytte.

Lokomotivførerne skal i det harmoniserede certifikat endvidere opdeles i tre kategorier: A) rangering af lokomotiver og fremførsel, B) passagerkørsel og C) godskørsel.

Lokomotivførerens kørekort må kun bruges til kørsel for den enkelte virksomhed, i det omfang jernbaneinfrastrukturen den pågældende er certificeret til er i overensstemmelse med den jernbaneinfrastruktur virksomheden i medfør af sit sikkerhedscertifikat er certificeret til at benytte.

III. Betingelser og procedurer til opnåelse af licensen/kørekortet og det harmoniserede certifikat

Der er ved betingelserne tale om minimumskrav, således at den enkelte medlemsstat kan stille skrappe krav. Direktivforslaget stiller bl.a. krav til alder, uddannelse, det mentale og fysiske helbred og eksamen vedrørende lokomotivførernes generelle viden om professionen, såvel som det rullende materiel og den jernbaneinfrastruktur pågældende certificeres til.

Kørekortet udstedes i et eksemplar i medlemsstatens eget sprog og skal fornyes hvert femte år.

IV. Den ansvarlige myndigheds opgaver og afgørelser

Den ansvarlige myndighed skal offentliggøre den nødvendige information, der behøves til opnåelse af kørekortet og kan uddelegere opgaverne med certificering af fysisk og mentalt helbred, psykolog test, generelt kendskab til professionen, udstedelse af nye licenser og opdatering af licenser, såvel som førelsen af registeret over licenser til af den ansvarlige myndighed hertil akkrediterede enheder. I det tilfælde skal der laves et register over personer og institutioner, der er akkrediteret i forhold til dette direktiv.

Myndigheden skal endvidere have et register over alle kørekort, deres udstedelses- og udløbsdato, ændringer osv. Informationerne fra registret skal kunne gøres tilgængelig for andre medlemslandes myndigheder. Registerne i Fællesskabet skal søges harmoniseret.

Virksomhederne skal have et register over de samme forhold for så vidt angår deres harmoniserede certifikat.

Udkastet til direktivet er suppleret med syv bilag, der blandt andet specificerer kravene til de fælles dokumenter, lokomotivførerens forpligtelser, grundlæggende betingelser for udvælgelsen af lokoførere og graden af kendskabet til rullende materiel og infrastruktur.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

2. Gældende dansk ret



- Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. Lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003 af lov om jernbanevirksomhed m.v.
- Lov om jernbanesikkerhed m.v., jf. Lovbekendtgørelse nr. 667 af 08. august 2002 om jernbanesikkerhed m.v., med senere ændringer
- Bekendtgørelse nr. 920 af 16. december 1998 om jernbanevirksomhed
- Bekendtgørelse nr. 510 af 20. juni 2002 om helbredskrav på jernbaneområdet
- Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder
- Bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer:

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

Høringssvar:

Akademikernes Centralorganisation, Øresundsbrokonsortiet, Danmarks TransportForskning og Ørestadsselskabet I/S har ingen bemærkninger til forslaget.

Dansk Jernbaneforbund

Det er Dansk Jernbaneforbunds holdning, at grænsen for at blive ansat som lokomotivfører i en virksomhed bør være 23 år. Man henviser til de kommende betingelser for erhvervschauffører, der kører i udlandet. Dansk Jernbaneforbund finder også, at gyldigheden for kørekortet/licensen bør være et år efter at man ikke har fremført tog, i stedet for de i direktivet foreslåede fem år. Endvidere bør der indføres en erhvervspsykologisk test forud for ansættelsen i virksomheden eller optagelse på studiet.

DSB

DSB vil kunne acceptere, at direktivet ikke blot gælder for grænseoverskridende trafik men også for national trafik.

DSB finder, at opdelingen i rangerlokomotiver, passagertog og godstog er nødvendig. DSB er enig i, at kørekortet (licensen) bør ejes af lokomotivføreren.



DSB mener, at indholdet af Annex IV, generel programme and training method og Annex V, VI og VII beskrivende professionel knowledge henhører under den enkelte jernbanevirksomhed og bør som sådan udelades af direktivet.

DSB kan ikke se formålet med at udstyre togpersonalet med et certifikat og foreslår derfor, at punktet udgår af direktivforslaget. Baggrunden herfor er, at togpersonalet allerede er omfattet af helbredskrav når de udfører grænseoverskridende trafik, herunder helbredsgodkendelse og periodiske helbredsundersøgelser herefter.

Railion Denmark A/S

Railion DK hilser direktivforslaget velkomment, idet det overordnet set vil medvirke til at fjerne endnu en af hindringerne for etablering af et effektivt og konkurrencedygtigt marked for jernbanetransport. Railion DK finder, at det generelt er en hindring for den internationale jernbanetransport, at de enkelte lande har særregler for så vidt angår uddannelse og træning.

Railion DK finder endvidere at forslagens anvendelsesområde bør begrænses til kun at gælde for lokomotivførere involveret i grænseoverskridende trafik. Andre ombordværende medarbejdere har ifølge Railion DK kun begrænsede sikkerhedsmæssige funktioner, og derfor ville certificering af disse personalegrupper ikke kunne opveje omkostningerne og besværet forbundet med en certificering.

Railion DK støtter også forslaget til selve den fysiske udførelse af certifikaterne således at et smart-card først indføres senere. Man støtter ligeledes, forslagens opsplitning i dels en personlig licens, dels specifikke, virksomhedsejede certifikater.

Dansk Transport og Logistik

Dansk Transport og Logistik kan støtte det foreliggende initiativ, idet det overordnet set vil medvirke til at fjerne endnu en af hindringerne for etablering af et effektivt og konkurrencedygtigt marked for jernbanetransport. Dansk Transport og Logistik noterer dog med beklagelse, at Kommissionen ikke i fuldt omfang har fulgt de vigtigste principper i den aftale på området, som CER og EFT allerede i januar 2004 på frivillig basis har opnået enighed om.

Dansk Transport og Logistik kan støtte, at direktivets anvendelsesområde begrænses til grænseoverskridende transport.

Dansk Transport og Logistik finder endvidere, at direktivets umiddelbare anvendelsesområde bør begrænses til kun at gælde for lokomotivførere, idet andre personalegrupper, f.eks. togførere kun i begrænset omfang udfører sikkerhedsklassificerede funktioner.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil medføre ændring af Lov om jernbanevirksomhed m.v., Lov om jernbanesikkerhed m.v., bekendtgørelsen om jernbanevirksomhed, bekendtgørelsen om helbredskrav på jernbaneområdet, bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder og bekendtgørelsen om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere.



Forslagets tiltag vil betyde investeringer i et uddannelsessystem, såvel som til et harmoniseret certificeringssystem og skønnes derfor at kunne have visse begrænsede statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det harmoniserede certificeringssystem vil navnlig medvirke til at åbne markederne, hvilket vil give lokomotivførere og andet togpersonel forbedrede muligheder for fri bevægelighed, samtidig med at sikkerhedsniveauet for lokomotivføreres og andet togpersonels arbejde fastholdes og udvikles. Det skønnes, at man hermed opnår en større effektivitet i jernbanesektoren.

6. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

Kommissionen anfører at medlemsstaternes lovgivning vedrørende certificering af lokomotivførere er så forskellige at disse forskelle kun vil kunne udlignes ved en fastsættelse af ensartede harmoniserede regler på fællesskabsniveau.

Endvidere anfører Kommissionen at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet forslaget ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå målet om et harmoniseret uddannelses- og certificeringssystem.

Regeringen er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitets- og nærhedsprincippet.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Sagen blev forelagt Europaudvalget til orientering den 3. marts 2004.



Dagsordenspunkt 4: Forslag til direktiv om kørekort. KOM (2003) 621.

1. Baggrund og indhold

Den 5. december 2003 fremsatte Kommissionen et forslag til direktiv om kørekort (**KOM (2003) 621 endelig**), som skal erstatte det eksisterende direktiv (EØF) 91/439 om kørekort (2. kørekortdirektiv).

Med det gældende kørekortdirektiv (2. kørekortdirektiv) blev princippet om gensidig anerkendelse af kørekort indført for at øge den fri bevægelighed for borgerne i EU. Imidlertid begrænses dette princip af, at det er muligt at anvende nationale bestemmelser om kørekorts gyldighedsperiode og hyppigheden af lægekontrol vedrørende kørekort udstedt i andre medlemsstater, idet der er store forskelle i gyldighedsperioderne af kørekort samt hyppigheden af lægekontrol i medlemsstaterne.

Kommissionen foreslår på denne baggrund, at reglerne om kørekorts gyldighedsperiode og hyppigheden af lægekontrol harmoniseres. Herved fjernes de sidste hindringer for borgernes fri bevægelighed i forbindelse med gensidig anerkendelse af kørekort.

Kommissionen foreslår, at harmoniseringen af kørekorts gyldighedsperiode sker ved, at alle kørekort, der udstedes efter direktivets ikrafttræden, skal have en begrænset administrativ gyldighedsperiode. Da nyudstedte kørekort således skal fornys jævnlige, vil det øge beskyttelsen mod forfalskninger. Kørekortene vil blive opdateret regelmæssigt, bl.a. ved at fotoet på kørekortet fornys. Endvidere vil det i højere grad være muligt løbende at opdatere beskyttelsen mod forfalskninger.

Direktivforslaget indeholder endvidere en række tiltag med henblik på at øge færdselssikkerheden. Det foreslås blandt andet, at underkategorier – der tidligere var valgfri – gøres obligatoriske. Herved styrkes princippet om trinvis adgang til at erhverve kørekort. Indførelse af forskellige alderskrav mellem 16 og 24 år afhængigt af køretøjets egenskaber og førerens ansvar i forbindelse med særlige køretøjer vil ligeledes bidrage til en øget færdselssikkerhed.

Der foreslås endvidere indført en kørekortkategori for knallerter for derved at styrke færdselssikkerheden for de yngste trafikanter, som ifølge statistikkerne er dem, der oftest rammes af trafikulykker.

Som noget nyt foreslås også, at der fastsættes mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig med det formål at forbedre disses kundskaber og færdigheder og for at kunne sammenligne prøveresultater for hele EU.

2. Gældende dansk ret

2.1. Det gældende kørekortdirektiv (direktiv (EØF) nr. 91/439) er implementeret i dansk ret i bekendtgørelse nr. 801 af 22. september 2003 om kørekort (kørekortbekendtgørelsen) og cirkulære nr. 107 af



22. september 2003 om kørekort (kørekortcirkulæret). Endvidere er de generelle betingelser for udstedelse af kørekort fastsat i §§ 56-59 a i færdselsloven.

I færdselslovens § 63 og § 63 a er der fastsat regler for førere af knallerter. Sondringen mellem registreringspligtig og ikke-registreringspligtig knallert fremgår af § 1, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1350 af 18. december 2000 om registrering og syn af køretøjer mv. (registreringsbekendtgørelsen).

Der er ikke fastsat regler om krav til køreprøvesagkyndiges uddannelse og efteruddannelse.

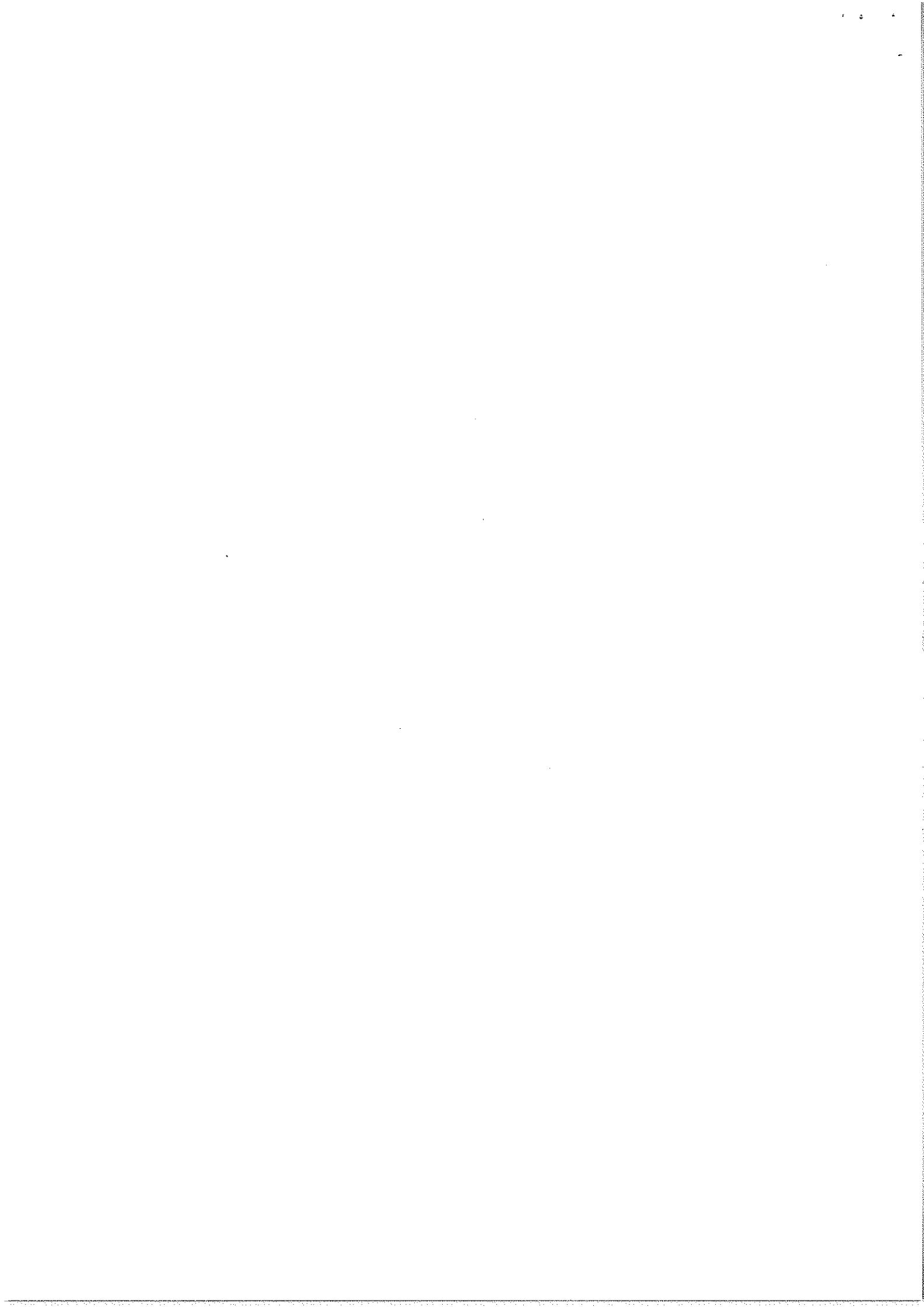
2.2. Efter kørekortbekendtgørelsens § 89 om gensidig anerkendelse af kørekort kan indehavere af kørekort udstedt i en stat, der er medlem af den Europæiske Union eller i et land, der efter aftale med EF har gennemført direktiv (EØF) nr. 91/439 om kørekort, føre de samme køretøjer, som kørekortet berettiger til i udstedelseslandet i den i kørekortet angivne gyldighedsperiode, medmindre denne er længere end til indehaverens fyldte 70. år.

Efter § 90 i kørekortbekendtgørelsen er det endvidere et krav, at kørekortet er gyldigt, og at indehaveren opfylder de aldersbetingelser, der gælder for udstedelse af et tilsvarende dansk kørekort.

2.3. Efter § 51 i kørekortbekendtgørelsen udstedes kørekort som EF-model i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 1 til bekendtgørelsen (Kreditkort-modellen).

2.4. Af kørekortbekendtgørelsens §§ 5-10 fremgår de kørekortkategorier, som anvendes i Danmark, og af §§ 13-15 fremgår aldersbetingelserne for erhvervelse af kørekort til de forskellige kategorier. Kategorierne og alderskravene er følgende:

Kørekortkategori	Alderskrav
A (lille motorcykel)	18 år
A (stor motorcykel)	18 år og krav om mindst 2 års erfaring som fører af lille motorcykel, eller 21 år og krav om bestået køreprøve for stor motorcykel. Har vedkommende allerede kørekort til den begrænsede kategori A stilles alene krav om en praktisk prøve.
B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj)	18 år
C (lastbil) og C/E (lastbil med stort påhængskøretøj)	18 år
D (stor personbil) og B/E (stor personbil med stort påhængskøretøj)	21 år



For så vidt angår knallerter fremgår det af færdselslovens § 63 a, at førere af registreringspligtige knallerter, dvs. knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på over 30 km/t og ikke over 45 km/t, skal have erhvervet kørekort til kategori A (motorcykel) eller kategori B (almindelig bil).

Efter færdselslovens § 63 må ikke-registreringspligtige knallerter, dvs. knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på ikke over 30 km/t, kun føres af personer, som er fyldt 16 år. Personer under 18 år skal endvidere have erhvervet bevis for med et tilfredsstillende resultat at have modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med ikke-registreringspligtig knallert. Undervisningen varetages af kommunerne.

De kørekortkategorier, som efter det gældende kørekortdirektiv er valgfri, dvs. A1 (let motorcykel), C1 (lille lastbil) og D1 (lille bus), har ikke hidtil været anvendt i Danmark.

2.5. Reglerne om kørekorts gyldighed fremgår af færdselslovens § 59 og §§ 54-57 i kørekortbekendtgørelsen.

Efter færdselslovens § 59 har kørekortet gyldighed, indtil indehaveren er fyldt 70 år. For kørekort til visse motorkøretøjer kan dette dog fraviges.

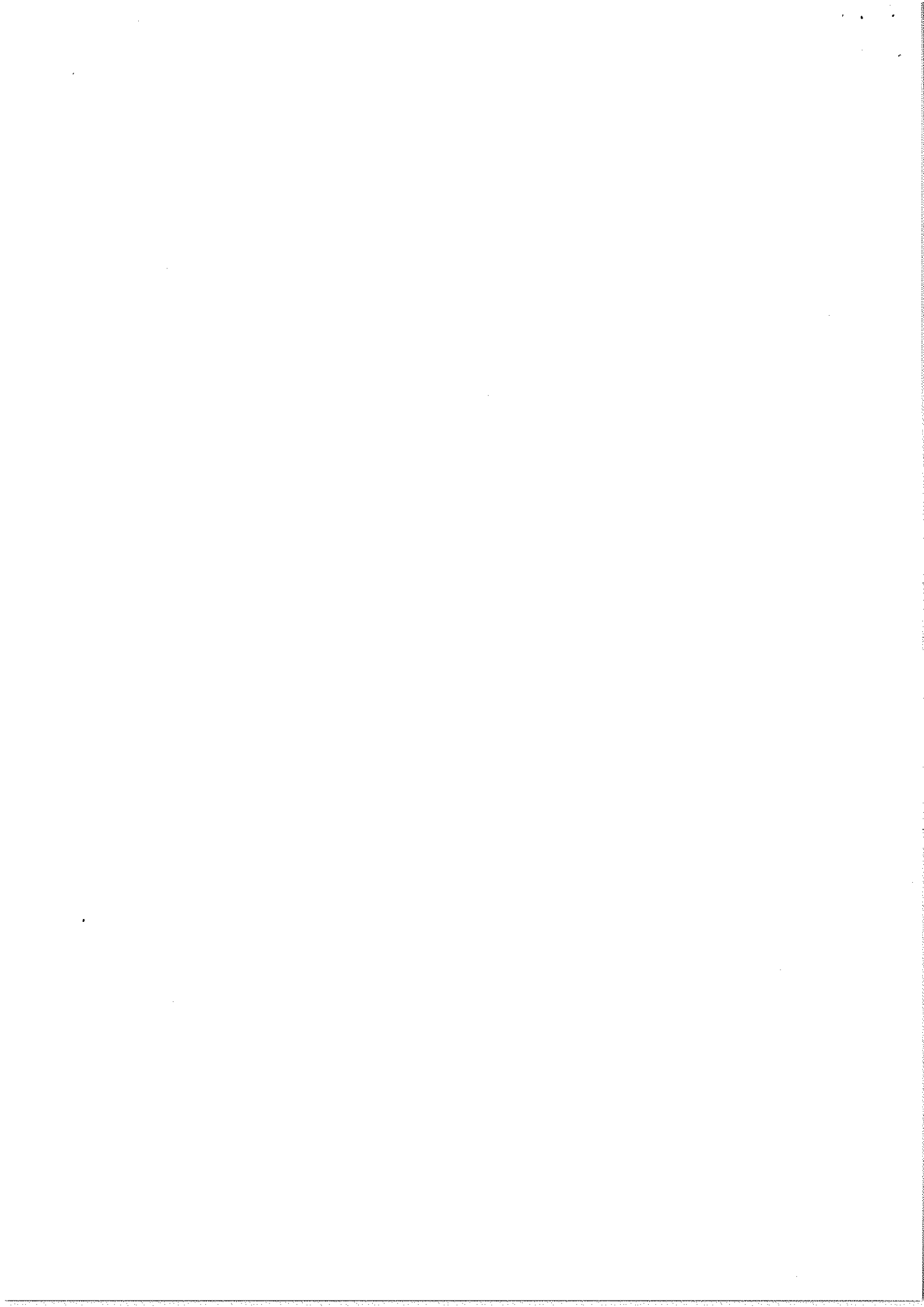
Efter kørekortbekendtgørelsens § 54 er kørekort til kategorierne A (motorcykel), B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) gyldige til indehaverens fyldte 70. år.

Kørekort til kategorierne C (lastbil), C/E (lastbil med stort påhængskøretøj), D (bus) og D/E (bus med stort påhængskøretøj) udstedes som udgangspunkt med gyldighed til indehaverens fyldte 50. år, jf. § 55 i kørekortbekendtgørelsen. Er ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 45 år, udstedes kørekortet dog kun med en gyldighedsperiode på fem år.

Endvidere udstedes kørekort til erhvervmæssig personbefordring med en gyldighed af fem år.

For alle kategorier gælder, at hvis ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, er fyldt 65 år, men ikke 70 år, er gyldighedsperioden fem år. Er ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 70 år eller derover, udstedes kørekortet med følgende gyldighedsperiode:

- Er ansøgeren fyldt 70 år, men ikke 71 år: Fire år.
- Er ansøgeren fyldt 71 år, men ikke 72 år: Tre år.
- Er ansøgeren fyldt 72 år, men ikke 80 år: To år.
- Er ansøgeren fyldt 80 år: Et år.



Efter § 57 i kørekortbekendtgørelsen kan kørekort i alle tilfælde udstedes med kortere gyldighedsperiode, såfremt de helbredsmæssige oplysninger taler derfor, eller der er begrundet tvivl om, hvorvidt den pågældende er ædruelig eller uafhængig af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer.

2.6. Efter §§ 3, 19, 62 og 65 i kørekortbekendtgørelsen skal ansøgere om kørekort indlevere en lægeattest i forbindelse med ansøgning om udstedelse, udvidelse eller fornyelse af kørekort. Af lægeattesten, der udstedes af ansøgerens sædvanlige læge, skal fremgå, om ansøgeren opfylder de helbredsmæssige betingelser, der er fastsat i bilag 2 til bekendtgørelsen.

2.7. Der er ikke fastsat nærmere regler om uddannelse af køreprøvesagkyndige. Køreprøvesagkyndige beskikkes af Rigspolitichefen. Det er efter Rigspolitichefens praksis en betingelse for beskikkelse som køreprøvesagkyndig for kategorierne A (motorcykel) og B (almindelig bil), at man har gennemgået en 8 ugers uddannelse på politiskolen og i den forbindelse har bestået en prøve. For beskikkelse som køreprøvesagkyndig for kategorierne C (lastbil), D (bus) og E (stort påhængskøretøj) skal man – udover grunduddannelsen – gennemføre en efteruddannelse og bestå en prøve på Hærens Logistiskole.

3. Høring

Justitsministeriet sendte den 17. marts 2004 Kommissionens forslag (KOM (2003) 621 endelig) i høring til:

Advokatrådet, Datatilsynet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks Transportforskning, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Forenede Danske Motorejere (FDM), Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Motorcykelbranchens Landsforbund, MC-Touring Club Danmark, Dansk Vejforening, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Cyklist forbund, Danske Sælgere, Specialarbejderforbundet i Danmark (SID), Chaufførernes Fagforening, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, HTS - Handel, Transport og Serviceerhvervene, Danske Speditører, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Transporterhvervenes Uddannelsesråd (TUR), Danske Busvognmænd, Foreningen af køretekniske anlæg i Danmark, Dansk Industri, HUR, Danske Biludlejere, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Danske kørelæreres Landsforbund, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Dansk Taxi Forbund, Ungdomsringen, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, Dansk Arbejdsgiverforening, International Transport Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening, Campingbranchen, Dansk Handel og Service, De Danske Bilimportører, Dansk Metal, Dansk Automobilforhandler Forening, Den Danske Bilbranche og Dansk Camping Union.

For så vidt angår disse organisationers og myndigheders bemærkninger til forslaget henvises til Justitsministeriets grundnotat, som blev sendt til Folketingets Europaudvalg den 20. juli 2004.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser



Forslaget indebærer, at der vil skulle foretages en række ændringer af færdselsloven. Der vil endvidere skulle foretages en revision af dele af kørekortbekendtgørelsen og kørekortcirkulæret. I tilknytning til indførelse af nye kørekortkategorier skal der udarbejdes nye undervisningsplaner for køreprøver til disse kategorier.

Endelig vil der skulle fastsættes regler om uddannelse af køreprøvesagkyndige.

Rigspolitichefen har skønnet, at Kommissionens oprindelige forslag vil medføre merudgifter for politiet i forbindelse med udstedelse af kørekort, afholdelse af teoriprøver og praktiske prøver, ændringer i kørekortregisteret mv. på i størrelsesordenen 5 mio. kr. Herudover har Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen påpeget, at de foreslåede ændringer af reglerne for kørekort til knallert og kørekort til små busser vil medføre øgede udgifter for de kommunale parter. Omfanget heraf er endnu ikke opgjort.

Formandskabet har efterfølgende stillet forslag om, at alle eksisterende kørekort inden for en 10-årig periode skal udskiftes til en ny model. Det er ikke opgjort, hvor store merudgifter forslaget vil medføre, men det skønnes umiddelbart at være et betydeligt millionbeløb.

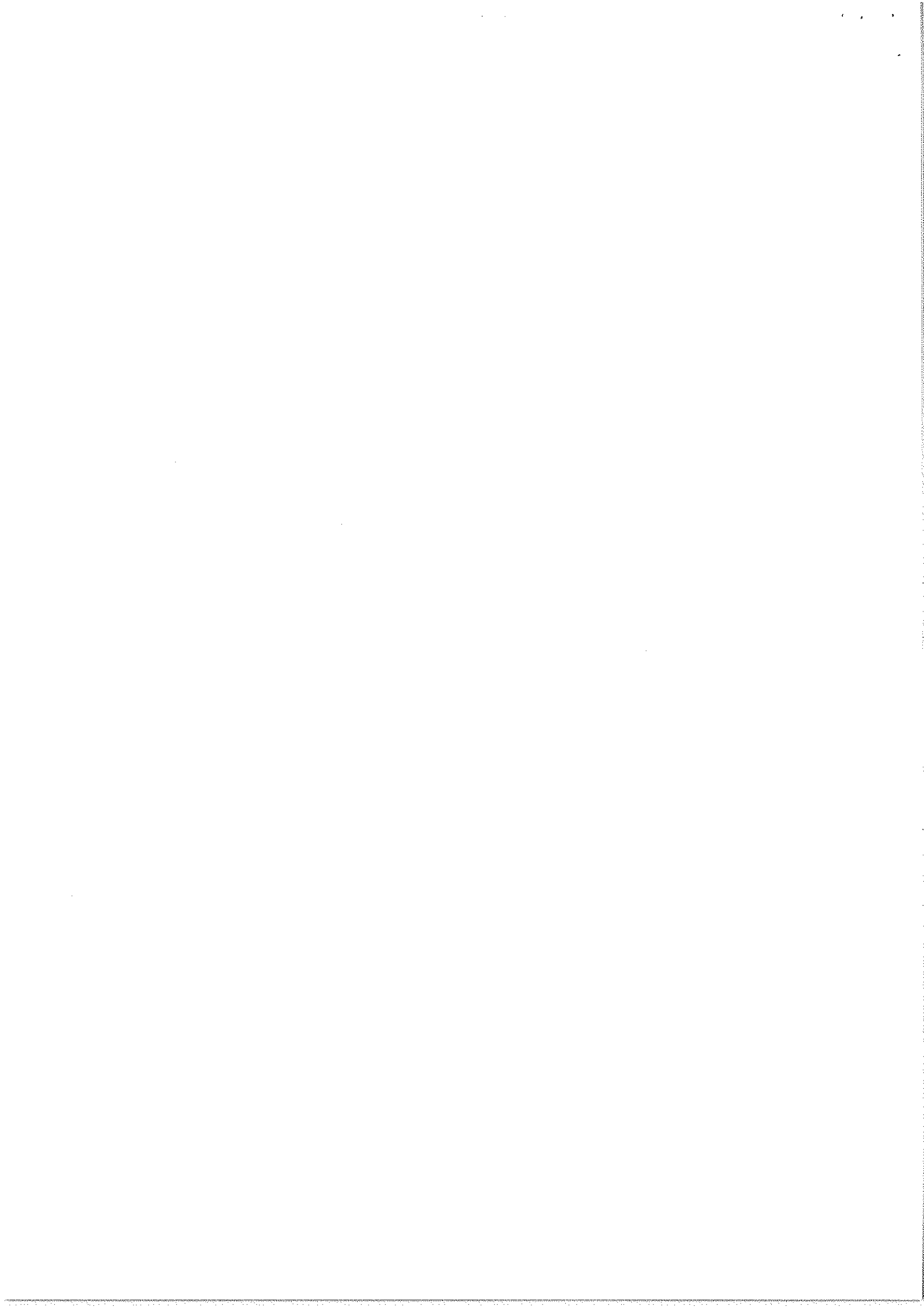
Formandskabet har endvidere stillet forslag om, at medlemsstaterne skal anvende et fælles europæisk kørekortnetværk (RESPER) til at udveksle informationer om udstedte og tilbagekaldte kørekort. Arbejdet med at udvikle et fælles europæisk kørekortnetværk foregår i en arbejdsgruppe under Kommissionen. Der er ikke truffet beslutning om, i hvilken form netværket vil blive oprettet, eller hvordan det er tiltænkt at fungere. Det er ikke afklaret, om medlemsstaterne skal stille data fra deres nationale kørekortregistre til rådighed for et fælles europæisk kørekortnetværk, og om medlemsstaterne er forpligtet til at anvende netværket.

Det er på den baggrund ikke muligt på nuværende tidspunkt at opgøre, hvilke merudgifter dette forslag vil medføre for politiet. Rigspolitichefen har dog vurderet, at det vil kunne medføre merudgifter på et tocifret millionbeløb, hvis netværket skal være IT-understøttet.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er vanskeligt at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser, da forslaget på den ene side rummer tiltag, der muligvis vil højne trafiksikkerheden og dermed nedbringe antallet af ulykker og de dermed forbundne omkostninger, mens det på den anden side muligvis vil medføre øgede udgifter for personer, som er indehavere af kørekort, der vil blive berørt af forslaget.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

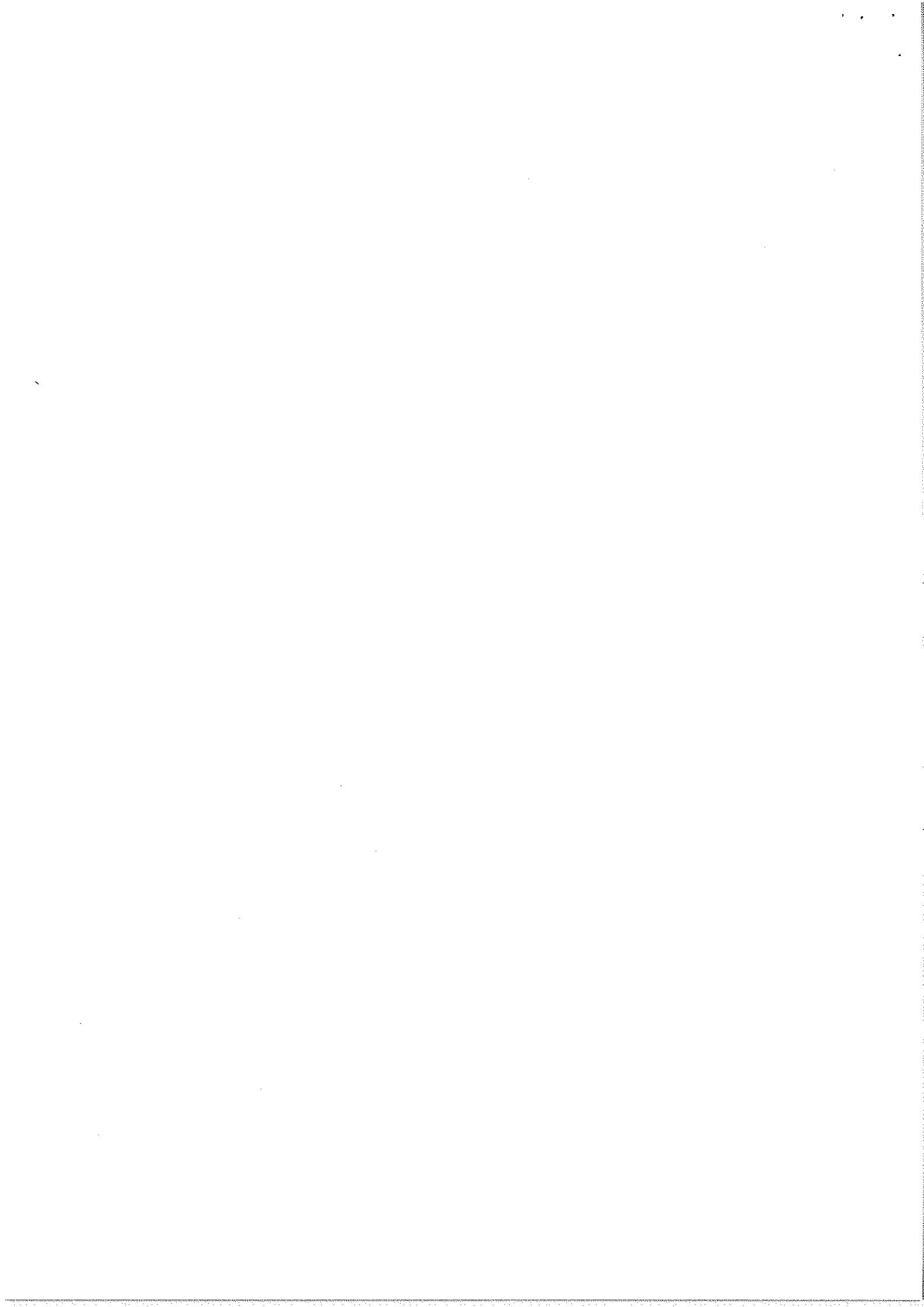


Kommissionen finder, at målene for de foreslåede foranstaltninger ikke i tilstrækkelig grad kan realiseres af medlemsstaterne hver for sig.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at direktivforslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat om forslaget er sendt til Folketingets Europaudvalg den 20. juli 2004.



Dagsordenspunkt 5: Ændret forslag til direktiv vedrørende et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger. KOM (2000) 759 og KOM (2003) 473.

Genoptrykt notat

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktatens artikel 71 og skal vedtages efter artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Der findes i øjeblikket ingen EU-lovgivning om kørselsrestriktioner for lastbiler. Trafikstyring falder inden for hver medlemsstats nationale kompetence. I øjeblikket kan EU-medlemsstaterne således frit indføre kørselsrestriktioner på deres eget område, forudsat at reglerne ikke er diskriminerende. De eksisterende kørselsforbud varierer fra medlemsstat til medlemsstat, hvilket vanskeliggør kørsel over længere distancer uden omfattende afbrydelser.

I maj 1998 forelagde Kommissionen Rådet et direktivforslag om et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger (KOM(1998) 115).

Dette forslag viste sig imidlertid at være meget kontroversielt for et stort mindretal af medlemsstaterne, og Kommissionen fremsatte den 22. november 2000 et revideret forslag. (KOM(2000) 759).

I juli 2002 vedtog Europa-Parlamentet en række ændringsforslag i forbindelse med førstebehandlingen. Kommissionen har på baggrund af ændringsforslagene den 1. august 2003 fremsat det nu foreliggende ændrede forslag (KOM(2003) 473).

Ændringerne i Kommissionens seneste forslag har hovedsageligt karakter af præciseringer, herudover er transport af friske blomster og/eller gartneriprodukter tilføjet listen over undtagne transportere, og forslaget indeholder nu bestemmelse om oprettelse af en europæisk vejinformationsordning i Kommissionen.

Derudover har det ændrede forslag følgende indhold, der i øvrigt er identisk med de tidligere fremsatte forslag:

Det foreslås, at medlemslandene kan indføre kørselsrestriktioner for tunge køretøjer på TEN-vejnettet i weekends om vinteren mellem lørdag kl. 22.00 til søndag kl. 22.00 og i sommerperioden fra kl. 07.00 om lørdagen og – om ønsket – uafbrudt til kl. 22.00 søndag aften eller mellem kl. 22.00 umiddelbart før en offentlig ferie til kl. 22.00 på selve dagen af en offentlig ferie.

Medlemsstaterne må ikke indføre kørselsrestriktioner på tunge køretøjer i international transport, som er strengere end for køretøjer i national transport.

Medlemslandene kan opretholde de restriktioner, som var trådt i kraft den 1. november 2000, og som er strengere end de i direktivforslaget fastsatte restriktioner. Fremtidige ændringer af sådanne restriktioner kan kun gennemføres i overensstemmelse med reglerne i direktivforslaget.



Medlemslandene kan gennemføre yderligere restriktioner, såfremt international godstransport undtages herfra. Kommissionen skal – med assistance af en forskriftskomiteé – undersøge en medlemsstats anmodning om en sådan udvidelse inden for 2 måneder.

Medlemsstater skal kunne begrænse godstransport (om natten), såfremt støjen overskrider de af fællesskabet fastsatte grænser. Endvidere kan restriktionerne forlænges i særlige tilfælde begrundet i miljøforhold, trafikikkerhed og sociale hensyn. I disse tilfælde skal bestemmelsen dog godkendes af en forskriftskomiteé. Kommissionens godkendelse til at indføre restriktionerne skal indhentes, ligesom tiltagene skal indeholde en analyse, som retfærdiggør, at restriktionerne er proportionelle i forhold til alternative trafikreguleringer. Endvidere skal effekten heraf kvantificeres på basis af en række nærmere angivne kriterier.

Endelig kan medlemslandene gennemføre særlige restriktioner på dage og på veje, hvor der er særlig tæt trafik, f.eks. på grund af ferie, særlige miljøforhold, vejvedligeholdelse eller vejforhold, i tilfælde af naturkatastrofer eller tvingende offentlige sikkerhedsmæssige grunde.

Herudover indeholder forslaget bestemmelser om oprettelse af en europæisk vejinformationsordning, Kommissionens godkendelse af restriktioner, udarbejdelse af årlige rapporter, nedsættelse af forskriftskomiteé, bilag til forslaget med angivelse af hvilke køretøjtyper og transportere, som skal undtages fra restriktioner, bilag til forslaget med angivelse af nationale fri- og helligdage, hvor medlemsstaterne har kørselsrestriktioner, bestemmelser om sanktioner samt krav om, at medlemsstaterne senest den 31. december 2004 skal have implementeret direktivet. Reglerne skal senest være gældende fra 1. juli 2005.

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke generelle kørselsrestriktioner i Danmark. Færdselsloven indeholder ikke mulighed for indførelse af generelle landsdækkende kørselsforbud for lastbiler på f.eks. søn- og helligdage.

3. Høring.

I forbindelse med Kommissionens forslag i 1998 blev der foretaget en høring af de relevante parter, og den viste – trods et ønske fra vognmandserhvervets side, om at international transport som udgangspunkt skal være friholdt for kørselsforbud - opbakning til at kørselsforbud kun må gælde i bestemte tidsrum, der er ensartet i alle lande. Forslaget blev således støttet bl.a. ud fra en betragtning om det ønskværdige i, at kørselsrestriktionerne bliver transparente for erhvervslivet og de europæiske transportvirksomheder.

Trafikministeriet har i forbindelse med Kommissionens første reviderede forslag fra 2000 foretaget en ny høring af de berørte organisationer: Dansk Transport og Logistik (DTL), Erhvervenes Transportudvalg (ETU), Danske Busvognmænd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Det Danske Handelskammer.

Følgende organisationer har bemærkninger til forslaget:

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) finder bl.a., af såvel af logistiske som miljømæssige årsager, helst, at der ikke var kørselsrestriktioner, men har forståelse for, at der med de nuværende restriktioner bør



skabes en harmonisering for at undgå de skadelige virkninger, som ukoordinerede kørselsrestriktioner påfører det indre marked.

ETU finder, at også transport af potteplanter bør undtages fra kørselsrestriktioner.

Det specifikke problem for danske blomsterproducenter er, at de pga. kørselsforbud i Tyskland om søndagen ikke vil kunne nå visse af de tyske markeder med potteplanter, hvis de først må begynde transporten søndag kl. 22.00.

Dansk Transport og Logistik (DTL) kan som udgangspunkt støtte indførelsen af harmoniserede regler på dette område.

DTL finder dog, at det reviderede forslag er mindre optimalt end Kommissionens oprindelige forslag.

DTL bemærker, at kørselsforbud virker handelshindrende for stater beliggende i fællesskabets randområder, herunder særligt de nordiske lande, idet eksempelvis levering mandag morgen ofte umuliggøres for danske erhvervs- og transportvirksomheder. Restriktionerne medfører derfor, at virksomheder placeret mere centralt i Europa får en konkurrencefordel frem for eksempelvis danske.

DTL finder på baggrund heraf en række ændringer bør indføres i forslaget, bl.a. at kørselsforbud på søndage i vinterperioden og på helligdage bør indskrænkes til perioden søndag kl. 00.00 til søndag kl. 22.00 og i sommerperioden til perioden søndag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00.

Det skal sikres, at medlemsstaterne benytter samme krav til dokumentation af lydmissioner, samt at der i forbindelse med kørselsforbud af miljømæssige årsager indføres specifikke bestemmelser om, hvilke luftmissioner, der betegnes som skadelige. Det skal i forbindelse med kørselsforbud under vedligeholdelse af infrastruktur præciseres, at der skal være tale om reparationsarbejde, der ubetinget nødvendiggør lukning af vejen. Ligesom kørselsforbud på grund af særligt vejrlig for at undgå misbrug skal være begrundet i vejrforhold, der er til direkte fare for infrastrukturen eller køretøjerne.

De generelle undtagelser bør udvides til også at omfatte transport af levende dyr.

Endelig bør der indføres en kompetence til Kommissionen til at forbyde restriktioner, der virker konkurrenceforvridende, diskriminerende eller fremstår som en teknisk handelshindring.

DTL har i forbindelse med det nu fremsatte ændrede forslag fremsendt ny udtalelse til Trafikministeriet i september 2003.

DTL anbefaler bl. a. fortsat en afskaffelse af kørselsrestriktioner men henset til, at det ikke for øjeblikket skønnes politisk muligt at gennemføre en afskaffelse, støtter DTL fortsat indførelse af harmoniserede regler på området.

DTL beklager, at det foreliggende forslag synes mindre vidtgående end tidligere. Kommissionen fremkommer ikke efter DTL's opfattelse med radikale ændringer i relation til medlemsstaterne rettigheder og pligter. Den tilladte tidsramme for kørselsforbud er fortsat så bred, at stort set alle gældende restriktioner kan rummes inden for det. Medlemsstaterne har endvidere fortsat mulighed for at indføre nye restriktioner efter forudgående godkendelse.



DTL hilser det dog velkomment, at blomster og/eller gartneriprodukter nu er undtaget fra kørselsforbuddet samt støtter oprettelsen af en europæisk vejinformationsordning.

DTL kan støtte forslaget, men opfordrer samtidig Trafikministeriet til på sigt at arbejde for en afskaffelse af forbudene, og DTL henviser i den forbindelse bl. a. til muligheden for, at distancebaserede kørselsafgifter bør kunne afløse kørselsrestriktionerne, at kørselsforbud virker handelshindrende for fælleskabets randstater, at omkostningerne ved kørselsforbud beløber sig til ca. 20 mia. kr. årligt, at ansøgerlandenes kørselsrestriktioner medfører, at 12 ud af 25 lande i fremtiden vil have kørselsrestriktioner, og at der opnås betydelig samfundsmæssig gevinst ved, at lastbiltrafikken får mulighed for at køre en ekstra dag om ugen, da en spredning af trafikken vil medføre minimering af trafikophobninger samt bedre udnyttelse af den bestående vejinfrastruktur.

4. Lovgivnings- og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Begrænsning af eller øget gennemsligtighed i kørselsrestriktionerne vil medføre positive økonomiske konsekvenser for transporterhvervet ved kørsel i udlandet.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen anfører, at formålet med forslaget bl.a. er at reducere de negative konsekvenser for friheden til at transportere gods. Da det ikke i tilstrækkelig grad kan opnås af medlemsstaterne selv, har det været nødvendigt at fremsætte nærværende forslag til direktiv, som ikke går ud over, hvad der er nødvendigt i henhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet. Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 30. marts 2001 samt til orientering den 1. oktober 1999, den 15. december 2000, 28. november 2003 og den 4. juni 2004. Udvalget har fået fremsendt grundnotat af 29. januar 2001 (KOM(2000) 759). Der henvises tillige til grundnotat af 17. juli 1998 (KOM (98)115).



Dagsordenspunkt 6: Galileo.

a) Status.

b) (evt.) forhandlingsmandat for samarbejdsaftale med Ukraine.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold.

På Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 11. juni 2004 vedtog Rådet et sæt Rådskonklusioner vedrørende forvaltningsstrukturene, Israel, EU-USA aftalen og aftale mellem Fællesskabsforetagendet Galileo og NRSCC (National Remote Sensing Center of China). Rådet tilsluttede sig substansen i teksten til Rådets forordning om forvaltningsstrukturene for det europæiske program for satellitbaseret radionavigation (Formålet med forordningen er af oprette et EF-agentur benævnt GNSS-Tilsynsmyndigheden, som skal sikre tilsynet med etablerings- og driftsfaserne af det europæiske GNSS). Parallelt med denne forordning tilsluttede Rådet sig en fælles aktion om aspekter ved det europæiske satellitbaserede radionavigationssystemes drift, som måtte berøre Den Europæiske Unions sikkerhed. Rådet vedtog videre Rådets afgørelse om undertegnelse af samarbejdsaftalen om et civilt globalt satellitnavigationssystem (GNSS) - Galileo mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater og staten Israel. Endvidere tilsluttede Rådet sig principielt, at aftalen med USA om kompatibilitet og interoperabilitet mellem GPS-systemet og Galileo-systemet kunne undertegnes.

Aftalen mellem EU og USA undertegnedes på topmødet i Dublin den 26. juni 2004 og aftalen med Israel blev underskrevet i Bruxelles den 13. juli 2004.

Rådet har den 30. juli 2004 modtaget Kommissionens meddelelse samt forslag til Europa-parlamentets og Rådets forordning om implementering af udviklings- og kommercielle operationsfaser af det europæiske program om satellitbaseret radionavigation. Hovedelementet i meddelelsen og forslaget er, at man i relation til de to sidste faser i Galileo-programmet (dvs. 3. fase = En opsendelsesfase i 2006 og 2007, der omfatter konstruktion af og opsendelse af satellitterne og etablering af hele det jordbaserede system og en kommerciel operationsfase, der starter i 2008, og som omfatter styring af systemet samt vedligeholdelse og opdatering) forudser et finansieringsbehov fra Fællesskabsbudgettet under de nye finansielle perspektiver på 500 mio. euro for hver fase, dvs. i alt 1 mia. euro for perioden 2007-2013.

På dagsordenen for Rådsmødet (transport) den 7. oktober 2004 er endvidere et forslag til Rådsbeslutning om at bemyndige Kommissionen til at åbne for forhandlinger med Ukraine om udvikling af et civilt globalt satellitnavigationssystem (GNSS). Et sådant mandat vil være en direkte opfølgning af en fælleserklæring vedtaget på EU-Ukraine topmøde i 2003 på Yalta. Forslaget til mandatet er endnu ikke modtaget.

2. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

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



tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europaudvalget den 9. marts 2001 og af finansministeren på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001.



Dagsordenspunkt 7: Eksterne relationer i luftfartssektoren.

a) Generel status.

b) Forhandlingerne mellem EU og USA.

3) Aftaler med Marokko, Albanien, Bosnien-Herzegovina, Makedonien, Serbien-Montenegro og FN's midlertidige administration i Kosovo.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

a. Generel status

På baggrund af EF-Domstolens dom i november 2002 om en række medlemslandes bilaterale luftfartsaftaler med USA ("Open skies"-dommen) har Rådet vedtaget en række retsakter med henblik på det fremtidige regime for forholdet mellem medlemslande, Kommission og tredjelande på luftfartens område.

Rådet har bl.a. bemyndiget Kommissionen til at indlede forhandlinger med USA om oprettelse af et "åbent luftfartsområde" omfattende EU og USA. Disse forhandlinger er endnu ikke afsluttet.

Rådet har desuden bemyndiget Kommissionen til at indlede forhandlinger med tredjelande om at lade en fællesskabsaftale træde i stedet for visse bestemmelser, som indgår i medlemsstaternes bilaterale luftfartsaftaler med disse tredjelande.

På dette grundlag har Kommissionen indledt forhandlinger med Singapore, Australien og New Zealand under ét – forhandlinger, som endnu ikke er afsluttet –, ligesom Kommissionen har indledt og afsluttet forhandlinger med Chile.

Kommissionen påregner desuden at gennemføre forhandlinger om indgåelse af luftfartsaftaler med nogle lande på det vestlige Balkan samt nogle Middelhavslande i Nordafrika og Mellemøsten. Endelig har Kommissionen planer om at indlede forhandlinger med et mindre antal lande, som alle er af relativt lille luftfartspolitisk betydning.

Nogle medlemslande har udtrykt ønske om at høre nærmere om Kommissionens overordnede strategi for forhandlingerne med tredjelande, herunder vedr. valg af rækkefølge af forhandlingspartnere.

b. Forhandlingerne mellem EU og USA.

På Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. juni 2003 vedtog Rådet en afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med Amerikas Forenede Stater om at lade en fællesskabsaftale om oprettelse af et "åbent luftfartsområde" (OAA) træde i stedet for medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler.

Kommissionen har herefter gennemført fem forhandlingsrunder med USA mellem oktober 2003 og maj 2004.



Forhandlingsmandatet åbner mulighed for, at der indgås delaftaler undervejs i forhandlingsforløbet, hvis der er mekanismer, der sikrer, at der forhandles videre i efterfølgende stadier. På Rådsmødet den 10. juni 2004 var der ikke tilslutning til Kommissionens ønske om indgåelse af en delaftale på grundlag af det indtil da opnåede forhandlingsresultat. Kommissionen blev opfordret til at arbejde videre med det overordnede mål at forbedre balancen i aftalen.

Kommissionen har herefter haft uformelle kontakter med USA, og formelle forhandlinger forventes genoptaget i januar 2005.

Samtidig har Kommissionen i juli 2004 fremsendt åbningsskrivelse til et antal medlemslande, hvori det tilkendes, at landene ikke har gjort tilstrækkeligt med henblik på at efterleve EF-Domstolens dom af november 2002 i sagerne om disse landes bilaterale "open skies"-luftfartsaftaler med USA. I åbningsskrivelsen udbeder Kommissionen sig en redegørelse herfor, og i et separat brev har transportkommissæren anmodet landene om at opsigte deres bilaterale luftfartsaftaler med USA.

c. Mandater til nabolande (Vestbalkan og Marokko)

På baggrund af EF-Domstolens dom i november 2002 om en række medlemslandes bilaterale luftfartsaftaler med USA ("Open skies"-dommen) har Rådet vedtaget en række retsakter med henblik på det fremtidige regime for forholdet mellem medlemslande, Kommission og tredjelande på luftfartens område.

I samme forbindelse udsendte Kommissionen den 9. februar 2004 en Meddelelse om Fællesskabets luftfartspolitik over for sine naboer (KOM(2004) 74 endelig). "Naboer" defineres heri som en række lande i Østeuropa og ved Middelhavet.

Med henvisning til denne Meddelelse fremsatte Kommissionen samme dato, den 9. februar 2004, fire henstillinger, (SEK(2004)123 endelig), om Rådsbeslutninger om mandater til Kommissionen til at forhandle om indgåelse af luftfartsaftaler mellem Fællesskabet og henholdsvis Marokko, Libanon og Jordan på basis af euro-mediterrane aftaler samt Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kroatien, Makedonien (FYROM), Serbien og Montenegro samt FN's midlertidige mission i Kosovo (UNMIK) ved at inkludere disse i mandatet til forhandlinger med "PECOS"-landene (en række central- og østeuropæiske lande), der blev givet i 1996.

På Rådsmødet den 10. juni 2004 noterede Rådet sig arbejdet med de fire henstillinger fra Kommissionen og anmodede om, at arbejdet fortsatte med henblik på, at Rådet kunne behandle dem på et senere Rådsmøde.

2. Tidligere forelæggelse i Folketingets Europaudvalg

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

