

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

26. februar 2004

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg 3. marts 2004 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 8.-9. marts 2004 – vedlægges Trafikministeriets og Justitsministeriets notat om de punkter, der forventes optaget på dagsordenen.

Bendt Bend

DEN 26. februar 2004

Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 8.-9. marts 2004

Aktuelt notat:

Landtransport, horisontale spørgsmål og lufttransport:

| | |
|--|----|
| Dagsordenspunkt 5: Jernbanepakke III | 2 |
| Dagsordenspunkt 6: Forslag til ændring af direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (Eurovignetten), KOM(2003) 448 | 3 |
| Dagsordenspunkt 7: Forslag til forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport, KOM(2003) 490 | 11 |
| Dagsordenspunkt 8: Galileo, forhandlinger med USA og Galileo-programmets udviklingsfase..... | 14 |
| Dagsordenspunkt 9a): Eksterne relationer i luftfartssektoren, forhandlinger mellem EU og USA om en luftfartsaftale..... | 20 |
| Dagsordenspunkt 9 b): Eksterne relationer i luftfartssektoren, forhandlinger med tredjelande | 21 |

Dagsordenspunkt 5: Jernbanepakke III

Nyt notat.

Kommissionens har endnu ikke fremsat sit forslag til Jernbanepakke III, men punktet er sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation, Energi) den 8.-9. marts 2004 med henblik på, at Kommissionen præsenterer pakken.

Kommissionens forslag til jernbanepakke III er ikke fremsat, men forventes at komme til at indeholde følgende fire elementer:

- 1) Forslag vedr. markedsåbning for indenrigs passagertransport i forbindelse med internationale ruter.
- 2) Forslag til fælles regler for udstedelse af certifikater til lokomotivførere.
- 3) Forslag til regler om passagerrettigheder, herunder bestemmelser om erstatning i forbindelse med forsinkelser.
- 4) Forslag til kvalitetskrav til godstransport, herunder vedrørende kompensation for forsinkelser.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 6: Forslag til ændring af direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (Eurovignetten), 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 ansøre 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 sådanne foranstaltninger står i et rimeligt forhold til målet vil blive vurderet af Kommissionen i hvert enkelt tilfælde.

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

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. Sætserne tages som nu op til revision hvert 2. år. Om nødvendigt tilpasser Kommissionen ifølge forslaget maksimumsætserne 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 bl.a. 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 bl.a. 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.

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 anlæg af en fast forbindelse over Øresund, jf. lovbekendtgørelse nr. 353 af 16. maj 2001.

3. Høring

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

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

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Transport og Logistik (DTL)

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

DTL lægger vægt på, at forslaget ikke må være konkurrenceforvridende – hverken mellem lande eller transportmidler og transportformer, herunder person- og godstransport. DTL beklager derfor, at forslaget kun

omhandler lastbiler. DTL savner endvidere en stillingtagen til de afgiftsmæssige betingelser i forbindelse med intermodale transporter.

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

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

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

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

Det er endvidere DTL's holdning, at:

- indførelse af vejafgifter ikke må begrænse den frie bevægelighed for varer og at afgiftsniveauer bør fastlægges på grundlag af fælles og gennemskuelige metoder
- afgiftsprovenuet bør anvendes til forbedringer af vejinfrastrukturen (anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling) og til reduktion af trafikstøj og ulykker på den pågældende infrastruktur
- krydssubsidiering principielt ikke er acceptabel – og at der i tilfælde af krydssubsidiering skal være fuld gennemskuelighed. DTL er dog tilfreds med, at krydssubsidieringen i forslaget i et vist omfang begrænses, idet der i visse særligt følsomme områder højest kan opkræves en afgift, der er 25 % højere end omkostningerne.
- Begrebet "følsomme områder" bør defineres bedre.
- afgifter bør kunne differentieres på særlige strækninger, og evt. på særlige tidspunkter. Differentieringen må dog ikke øge den samlede afgiftsbelastning og må ikke forringe danske transportørers konkurrencebetingelser, som følge af Danmarks geografiske placering som randstat.
- eventuelle rabatter afvejes i forhold til de principielle afgiftsovervejelser og hviler på gennemsigtighed og offentlighed
- ved anvendelsen af elektroniske vejafgiftssystemer må lejlighedsvis brugere af vejnettet ikke stilles ringere end andre, og der bør være fuld kompatibilitet mellem forskellige teknologier og opkrævningssystemer

- med hensyn til beregning af afgifternes størrelse er rammen løs, idet det fortsat vil være op til de enkelte lande i vidt omfang selv at fastlægge afgiftsniveauet og 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, befolkningstæthed og ulykkesrisikoen) også beregnes efter fælles metoder for at sikre gennemsigtighed (det står ikke klart, i hvilket omfang medlemsstaternes metode for differentiering skal godkendes af Kommissionen)
- DTL er tilfreds med, at det i forslaget præciseres, at tilgængeligheden for alle transportører af OBU'er (On Board Units) er en nødvendig forudsætning for at indføre et automatisk opkrævningssystem
- internationale transportørers hverdag er allerede præget af, at de skal kunne håndtere en lang række forskellige og ikke-kompatible afgiftssystemer for at benytte de europæiske veje. Hertil kommer systemer til opkrævning af city-, bro og tunnelafgifter i Europa.

Dansk Industri (DI)

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

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

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

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

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

DI mener, at det er en klar ulempe for erhvervslivet, hvis den foreslåede afstandsbase af afgift kommer i anvendelse frem for en fast afgift, som tilfældet er i dag med vignetordningen. Endvidere påpeger DI, at lo-

gistikomkostningerne allerede i dag er væsentligt højere i EU end eksempelvis i USA, hvorfor de vender sig mod yderligere omkostningsforøgelse.

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 anlægskostningerne 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 brosekskaberne fungerer som egentlige koncessionshavere, men er både ejere og forvaltere af forbindelserne. SB finder, at både Storebælt og Øresundsbron bør være undtaget for disse regler, og at der af hensyn til en eventuelt kommende fast forbindelse over Femern Bælt skal arbejdes for en beregningsmetode, som ikke udelukkende tager udgangspunkt i anlæggets levetid.

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

SB peger også på de mere langsigtede finansielle konsekvenser af en anden prisstruktur, som er ubelyst. Opkrævninger baseret på en fordelingsnøgle mellem forskellige køretøjer giver ikke sikkerhed for, at det forventede provenu opnås. Hvis det resulterer i en reduktion i antallet af f.eks. store lastbiler p.g.a. pris konkurrence 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 bl.a. emissionsklasser, ulykkesrisici og belastningsniveauer, som det forudsættes i direktivet.

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

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

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

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 lastvogntog fra 12 tons til 3,5 tons, vil indebære en udvidelse af afgiftsgrundlaget i loven til også at omfatte lastbiler og lastvogntog 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 transportnettenes 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 vogntog 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 transportydelser, 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 proventet fra vej- og brugsafgifter anvendes til vedligeholdelse af den pågældende infrastruktur og til fordel for transportsektoren i sin helhed. Øremærkning af proventet 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 til orientering for Folketingets Europaudvalg den 3. oktober 2003 og den 28. november 2003.

Dagsordenspunkt 7: Forslag til forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport, KOM(2003) 490

1. Baggrund og indhold

Kommissionen fremsatte den 12. oktober 2001 et forslag til ny køre- og hviletidsforordning, som skal erstatte den eksisterende køre- og hviletidsforordning.

Forordningsforslaget er fremsat under henvisning til artikel 71 i Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (TEF) og skal vedtages med kvalificeret flertal efter reglerne om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet, jf. artikel 251 (TEF).

Formålet med Kommissionens forslag er at forbedre og harmonisere fortolkningen, anvendelsen og håndhævelsen af den gældende forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport ved at tydeliggøre, forenkle og ajourføre de fælles regler samt indføre foranstaltninger, der skal resultere i mere effektive og ensartede kontrolordninger og sanktioner i hele Fællesskabet.

Ved forordningsforslaget fastsættes regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej, med det formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden.

Den 14. januar 2003 afgav Europa-Parlamentet udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag. Parlamentet stillede i den forbindelse en lang række ændringsforslag.

Kommissionen har på denne baggrund den 2. september 2003 fremsat et nyt revideret forslag (KOM (2003) 490 endelig).

2. Gældende dansk ret

Rådets forordning (EØF) 3820/85 er umiddelbart gældende i Danmark.

I bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport er bl.a. fastsat de nationale undtagelser fra køre- og hviletidsbestemmelserne samt sanktionsbestemmelserne, herunder et objektivi ansvar for arbejdsgiveren i § 8.

3. Høring

Det oprindelige forslag til ny forordning fra Kommissionen **KOM (2001) 573 endelig** har været sendt til høring hos følgende berørte organisationer og myndigheder:

Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Dansk Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Erhvervenes Transportudvalg ETU, Specialarbejderforbundet i Danmark, Rådet for Etniske Minoriteter, Nævnet for Etnisk Ligestilling, Justitsministeriet, Amdsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Politidirektøren i København, Rigspolitehfen, Foreningen af Politimestre i Danmark, Rigsadvokaten, HUR,

FDM, Forbrugerrådet, Danske Biludlejere, Hærens Logistiskole, Hærens Operative Kommando, Beredskabsstyrelsen, Idrættens Fællesråd, Ungdomsringsen, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere.

Kommissionens reviderede forslag (**KOM (2003) 490 endelig**) blev den 9. oktober 2003 sendt i høring til:

HTS – Handel, Transport og Serviceerhvervene, Dansk Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Dansk Industri, Specialarbejderforbundet i Danmark, Rådet for Etniske Minoriteter, Amdsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Politidirektøren i København, Rigspolicehøfen, Foreningen af Politimestre i Danmark, Rigsadvokaten, HUR, FDM, Forbrugerrådet, Danske Biludlejere, Hærens Logistiskole, Hærens Operative Kommando, Beredskabsstyrelsen, Idrættens Fællesråd, Ungdomsringsen og Landsforeningen af Ungdomsskoleledere.

For så vidt angår disse organisationers og myndigheders bemærkninger til det reviderede forslag henvises til Justitsministeriets grundnotat, som blev sendt til Folketingets Europaudvalg den 28. november 2004.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver en mindre teknisk ændring af færdselsloven, der dog allerede indeholder hjemmel til at fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport. I relation til tilbageholdelse af køretøjer nævnes imidlertid den gældende forordning.

Forslaget skønnes ikke i sin nuværende udformning at have økonomiske konsekvenser for det offentlige af betydning.

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 de virksomheder, der har køretøjer, der hidtil har været undtaget fra bestemmelserne, og som efter forslaget bliver omfattet af bestemmelser og derfor skal anvende fartskriver og overholde bestemmelserne om køretid, hviletid og pauser.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Kommissionen finder, at emnet berører samtlige medlemsstater og hele vejtransportsektoren samt alle førere i samtlige medlemsstater.

Kun gennem en samlet aktion på fællesskabsniveau vil det være muligt at styrke, forbedre og harmonisere anvendelsen af fællesskabsbestemmelserne. Fra dansk side er man enig heri.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat om det reviderede forslag samt de modtagne høringssvar er sendt til Folketingets Europaudvalg den 28. november 2003.

Det bemærkes endvidere, at alle Folketingets partier som nævnt blev orienteret om Kommissionens oprindelige forslag (**KOM (2001) 573 endelig**) ultimo november 2001, idet trafikministeren overgav partierne et eksemplar af det aktuelle notat til brug for rådsmøde (Telekommunikation og Transport) den 6. – 7. december 2001, hvor forslaget var på dagsordenen til orientering. Et grundnotatet blev – på grund af folketingsvalget den 20. november 2001 – ikke sendt til Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 8: Galileo, forhandlinger med USA og Galileo-programmets udviklingsfase

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 18. februar 2004 offentliggjort en meddelelse (KOM(2004) 112), om status for Galileo-programmet ved starten af 2004. Kommissionen angiver, at meddelelsen skal ses som led i Kommissionens løbende underretning af Europa-Parlamentet og Rådet. Kommissionen anfører videre, at Europa-Parlamentet i sin resolution af 29. januar 2004 støtter Kommissionens fremgangsmåde, ligesom Rådets konklusioner af 5. og 6. december 2002 og 5. juni 2003 støttede Kommissionens politik.

Det bemærkes, at Galileo-programmet befinder sig i sin udviklingsfase, der efter planen afløses af igangsættelses- og driftsfasen i 2006, hvor et privat konsortium skal opsende de nødvendige satellitter og etablere de fornødne jordstationer til at Galileo-systemet kan tages i drift i 2008.

Kommissionen anfører, at 2003 var et afgørende år, der havde stor betydning de tre hovedemner, som meddelelsen behandler: status for den nuværende udviklingsfase af programmet, udviklingen i samarbejdet med tredjelande om Galileo og endelig overgangen til igangsættelses- og driftsfasen af Galileo-systemet.

Status for udviklingsfasen

Efter at der den 26. maj 2003 blev opnået enighed i ESA om de enkelte ESA-landes budgetbidrag til Galileo-programmet blev det muligt at etablere Fællesforetagendet Galileo, der siden juli 2003 har været operativt. De administrative rammer for udviklingsfasen af Galileo-programmet er dermed på plads.

Kommissionen anfører, at den tekniske udvikling skrider frem planmæssigt frem. Det fremhæves, at ESA den 11. juli 2003 indgik kontrakt om de to første eksperimentelle satellitter. Disse satellitter skal efter deres opsendelse indgå i efterprøvningen af Galileo-systemet fra deres kredsløb om jorden ("in-orbit validation"). Den første af de to eksperimentelle satellitter forventes opsendt inden udgangen af 2005. Kommissionen påpeger, at satellitterne tjener et dobbelt formål, idet de – ud over at indgå i efterprøvningen af systemet – også skal sikre, at Galileo fastholder sin forrang til de frekvensområder, man er blevet tildelt på Verdensradiokonferencerne i 2000 og 2003. Dette vil ske ved at sende de planlagte signaler inden sommeren 2006. I 2004 vil ESA gennemføre en udbudsrunde for resten af denne system-validering.

Kommissionen anfører, at arbejdet med at udvikle applikationer baseret på Galileo fortsætter, idet Fællesforetagendet Galileo med udgangspunkt i resultaterne fra aktiviteterne under Det femte forskningsrammeprogram har indgået de første kontrakter under Det sjette forskningsrammeprogram. Aktiviteterne foregår på fem områder: udvikling af modtagere, eksperimenter vedrørende anvendelse af lokale komponenter i infrastrukturen, fremme af fremtidige tjenester genereret af Galileo takket være anvendelsen af EGNOS, udvikling af markedet for satellitnavigation og definitionen af de opgaver, som Galileo-systemet tildeles inden for de enkelte aktivitetsområder.

Kommissionen påpeger, at kombinationen af det fremtidige Galileo-system og EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) giver særlige muligheder, og man er i færd med at gennemgå fællesskabsreglerne for at undersøge, hvor man vil kunne drage nytte af de nye satellitnavigationsredskaber (fx

forslaget om harmonisering af bompengesystemer). EGNOS, der er en europæisk udbygning til GPS-systemet, forventes operationelt i 2004.

Om integrationen af Galileo og EGNOS oplyser Kommissionen, at Fællesforetagendet Galileo sammen med ESA arbejder på at gennemføre integrationen i overensstemmelse med Rådets konklusioner af 5. juni 2003.

Samtidig med at dette arbejde pågår, har Kommissionen iværksat en undersøgelse, der skal resultere i en samlet europæisk radionavigationsplan. Denne skal sikre sammenhæng mellem eksisterende radionavigationsssystemer (eksempelvis landbaserede radiofyr) og Galileo/EGNOS.

Endelig fremhæver Kommissionen de positive resultater af Verdensradiokonferencen i juni 2003. Her blev de afsatte frekvensbånd til satellitnavigation stadfæstet, Galileos forrang til de frekvensbånd, der er nødvendige for at kunne sende de planlagte signaler, fastholdt og der blev opnået enighed om, at koordinationen af de enkelte satellitnavigationssystemers interoperabilitet skal foregå inden for rammerne af Den Internationale Telekommunikationsunion (ITU).

Afslutningsvis oplyser Kommissionen om status for udviklingsfasen, at der er taget initiativer, der sikrer, at de nye medlemslande med virkning fra 1. maj 2004 fuldt ud deltager i programmet.

Udviklingen i samarbejdet med tredjelande om Galileo

Ifølge Kommissionen er samarbejdet med tredjelande om Galileo, som også Rådet har understreget det ved flere lejligheder, essentielt i forhold til at maksimere nytten af Galileo-systemet. Kommissionen noterer sig, at et stigende antal af tredjelande viser interesse for at indgå i et samarbejde om Galileo. Kommissionen anfører, at man i overensstemmelse med de politiske retningslinier fra Europa-Parlamentet og Rådet har en to-delt tilgang til samarbejdet med tredjelande, idet forhandlingerne med USA og Rusland, der allerede selv besidder satellitnavigationssystemer, indtager en særlig position.

I alle tilfælde foregår Kommissionens kontakter til tredjelande under skyldig hensyntagen til Fællesskabets forpligtelser i forhold til eksportkontrol og ikke-spredningsaftaler. Samtidig er kritiske elementer af Galileo-systemet undtaget for samarbejdet med tredjelande. Endelig anfører Kommissionen, at man i sine aktiviteter over for tredjelande støttes af Galileo Security Board, der består af sikkerhedseksperter fra medlemslandene.

Bilateralt samarbejde

Over for tredjelande, der har særlige færdigheder inden for satellitnavigation (eksempelvis Folkerepublikken Kina) gennemfører Kommissionen bilaterale kontakter med henblik på bredt at definere de institutionelle, reguleringsmæssige, industrielle, teknologiske og finansielle rammebetingelser for samarbejdet om Galileo-systemet. For så vidt angår det tekniske og industrielle samarbejde afgør ESA og Fællesforetagendet Galileo hvordan det kan foregå inden for de afstukne rammer. For så vidt angår den finansielle deltagelse (der vil udløse deltagelse i Fællesforetagendet), vil beslutninger herom blive forelagt Rådet. Kommissionen fremhæver, at samarbejdsaftalen med Folkerepublikken Kina (indgået 30. oktober 2003) har affødt stor interesse fra en række lande, navnlig Indien og Israel (som Kommissionen har fået mandat til at indlede forhandlinger om en samarbejdsaftale med) men også Sydkorea, Brasilien, Japan, Canada, Australien, Mexico og Chile.

Regionalt samarbejde

Over for tredjelande, hvis interesse primært ligger i benyttelsen af satellitnavigation, har Kommissionen foretaget kontakter på regionalt niveau. Kommissionen nævner, at man inden for MEDA-programmet har etableret et projekt vedrørende satellitnavigation i Middelhavsområdet, at man i Sydamerika har etableret kontakter om EGNOS, ligesom international satellitnavigation også er et eksplicit mål for samarbejdet med afrikanske lande inden for ACP-gruppen (afrikanske, karibiske og stillehavslande).

Forhandlingerne med Rusland

Forhandlingerne med Rusland startede i 2000, men er forblevet på det teknisk/industrielle plan. Kommissionen håber, at man ved at fremlægge et udkast til en samarbejdsaftale kan medvirke til at lette genoptagelsen af forhandlingerne med Rusland.

Forhandlingerne med USA

Afslutningen af de igangværende forhandlinger med USA om en samarbejdsaftale udgør ifølge Kommissionen én af EU's prioriteter. Kommissionen anfører, at man de seneste 18 måneder har opnået betydelige fremskridt i disse forhandlinger, at de væsentligste uoverensstemmelser nu er ryddet af vejen, og at USA anerkender vigtigheden af Galileo.

Kommissionen fremhæver særligt, at parterne er nået til enighed i spørgsmålet om, hvordan man overordnet skal håndtere, at Galileos signaler og GPSs fremtidige militære signal (M-Code) overlapper hinanden på samme frekvensbånd. Det er afklaret, at der ikke er skadelig interferens mellem systemerne, som også teknisk er fuldt kompatible i forhold til tidsreferencer og geodæsi. Dermed vil man kunne producere modtagere, der kan anvende signaler fra såvel GPS og Galileo og dermed øge nøjagtigheden til glæde for forbrugerne. I forbindelse med den overlappende brug af frekvensbånd påpeger Kommissionen, at man, efter gennembruddet i forhandlingerne om sameksistensen mellem GPSs militære signaler og Galileos PRS-signal (Public Regulated Service) i efteråret 2003, nu står tilbage med to spørgsmål.

For det første skal man finde en løsning på sameksistensen mellem Galileos åbne signal og GPSs militære signaler. Dette problem mener Kommissionen dog det vil være muligt at løse i lyset af den seneste forhandlingsrunde i Washington (29. og 30. januar 2004).

For det andet skal man sikre Galileos mulighed for løbende at blive opdateret i forhold til den tekniske udvikling. Her skal parterne finde en løsning, der giver mulighed for løbende at forbedre systemerne samtidig med, at man sikrer, at nationale sikkerhedsinteresser tilgodeses. Kommissionen anfører dog, at en løsning ikke bør omfatte muligheden for at en af parterne kan vetoet over den anden.

Samlet vurderer Kommissionen, at de seneste fremskridt i forhandlingerne tyder på, at en samlet aftale vil kunne blive indgået meget snart.

Overgangen til igangsættelses- og driftsfasen af Galileo

På baggrund af status for Galileo-programmet konkluderer Kommissionen, at tiden nu er inde til at forberede igangsættelses- og driftsfasen, hvor en privat koncessionshaver skal etablere Galileo-systemet (2006-2008) og efterfølgende forestå systemets drift (fra 2008).

Kommissionen oplyser i meddelelsen, at Fællesforetagendet Galileo påbegyndte dette arbejde den 17. oktober 2003, da man indledte den todelte procedure, der består af en prækvalifikation (afsluttet) efterfulgt af udbuddet af koncessionsforretningen. Prækvalifikationen blev afsluttet 5. december 2003, hvor Fællesforetagendet havde modtaget fire tilbud. Disse blev vurderet efter kandidaternes evne til at finansiere etableringen af Galileo-systemet og den efterfølgende drift, deres evne til at udvikle og fremme Galileo globalt, herunder deres erfaring med at danne internationale alliancer, og endelig den udstrækning hvormed kandidaterne tog hensyn til myndighedernes interesse. Fælles for de fire kandidater er, at ingen af dem tvivlede på, at europæisk satellitnavigation kunne generere betydelige indtægter og, at alle var villige til at finansiere en betydelig del af udgifterne med deres egne aktiver.

Kommissionen finder, at de modtagne tilbud – herunder ikke mindst villigheden til at stille kapital til rådighed - er yderst tillidsvækkende, og viser, at det var et rigtigt valg at organisere Galileo som et public-private partnership.

I den næste fase af udbudsforretningen vil Kommissionen gennemføre forhandlinger for at udvikle de bud, der er modtaget på selve koncessionen. Målet er at isolere det tilbud, der giver bedst valuta for pengene (påkrævet offentlig støtte over for tilbuddets kvalitet).

Finansieringen bliver således et hovedspørgsmål. Som nævnt var alle kandidater til prækvalifikationen villige til selv at stille betydelig kapital til rådighed, idet alle accepterede at begrænse offentlige midler til 1/3-del af de samlede udgifter for systemets etablering. Finansieringen af den øvrige 2/3-del forventes at komme fra følgende kilder:

1. betaling for Galileos tjenester
2. indtægter fra licenser og intellektuelle ophavsrettigheder
3. bidrag fra EU og ESA til systemets drift
4. lån fra den Europæiske Investeringsbank til at finansiere udgifterne ved systemet i opstartsfasen
5. indtægter fra tredjelande, der er villige til at investere i Galileo
6. om nødvendigt et gebyr eller en afgift på satellitnavignationsmodtagere

Angående Galileos tjenester anfører Kommissionen, at man i sin meddelelse af 24. september 2002 (KOM(2002)518) redegjorde for de tjenester, som Rådet i sine konklusioner af 5. og 6. december 2002 fastlagde skulle danne udgangspunkt for udbudsproceduren. Kommissionen påpeger, at det politiske problem, der tidligere var forbundet med PRS-signalet er forsvundet efter enigheden med USA. Herefter gør Kommissionen opmærksom på, at de eventuelle merudgifter forbundet med PRS-signalet vil skulle afholdes af de medlemslande, der måtte påtænke at bruge signalet.

I relation til search and rescue-signalet oplyser Kommissionen, at der stadig pågår udviklingsarbejde med henblik på at sikre, at GLONASS, GPS og Galileo bliver kompatible.

Den 31. juli 2003 fremsatte Kommissionen et forslag om de fremtidige forvaltningsstrukturer for Galileo (KOM(2003) 471). Forslaget er nødvendigt, da de eksisterende forvaltningsstrukturer er begrænset til kun at

eksistere i udviklingsfasen. Kommissionen har foreslået, at der oprettes to strukturer: en Tilsynsmyndighed og et Sikkerhedscenter.

Tilsynsmyndigheden vil få til opgave at varetage offentlighedens interesse i forvaltningen af Galileo, være licensudsteder for systemet og indgå samt håndhæve koncessionskontrakten. På grund af sine arbejdsopgaver vil Tilsynsmyndigheden skulle være etableret ved udgangen af 2004, idet en koncessionskontrakt vil kunne indgås så tidligt som ved udgangen af 2004.

Sikkerhedscenteret vil skulle beskytte Galileo mod misbrug og skal erstatte det Galileo Security Board, der blev oprettet i medfør af forordning 876/2002 til at behandle sikkerhedsspørgsmål i relation til Galileo. Kommissionen forestiller sig, at Sikkerhedscenteret herudover vil skulle være en permanent og operativ sikkerhedsstruktur, der kan gribe ind, hvis misbrug skulle forekomme. Eksempelvis ved at sløre Galileos signal, så det ikke er anvendeligt. Kommissionen foreslår, at Sikkerhedscenteret placeres under direkte under Generalsekretæren for Rådet/den høje repræsentant for den fælles sikkerheds- og udenrigspolitik.

Kommissionen konkluderer afslutningsvis, at fremskridtene i Galileo-programmet er betydelige og at man nu følger den planlagte tidsplan, men at man i relation til koncessionsforretningen skal have afklaret, hvor meget offentlig finansiering, der vil være behov for. For at kunne få den nødvendige klarhed opfordres Rådet til:

- at tilkendegive en uigenkaldelig støtte til programmet i form af at vedtage at fortsætte Galileo-programmet frem til idrifttagning i 2008,
- hurtigst muligt at vedtage forslaget om de fremtidige forvalningsstrukturer, samt
- at bekræfte de tidligere udstedte retningslinier for Galileo-systemets signalstruktur og derved gøre det muligt for Fællesforetagendet Galileo at gennemføre forhandlingerne med byderne på koncessionsforretningen og udpege en koncessionshaver.

2. Høring

Meddelelsens har ikke været sendt i høring.

3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Meddelelsen har ikke i sig selv konsekvenser for disse områder.

4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen omtaler ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet i sin meddelelse, men efter regeringens opfattelse følger det af Galileo-programmets natur, at det alene kan gennemføres på fællesskabsniveau.

5. 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 og 28. maj 2003 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 9a): Eksterne relationer i luftfartssektoren, forhandlinger mellem EU og USA om en luftfartsaftale

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

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" træde i stedet for medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler

Kommissionen har herefter gennemført tre runder forhandlinger med USA (i oktober 2003, december 2003 og medio februar 2004).

2. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

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

Dagsordenspunkt 9 b): Eksterne relationer i luftfartssektoren, forhandlinger med tredjelande

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

På Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5.-6. juni 2003 godkendte Rådet en henstilling om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med tredjelande om at lade en fællesskabsaftale træde i stedet for visse bestemmelser i medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler (det såkaldte "horisontale" mandat).

På Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 5. december 2003 vedtog Rådet fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande (KOM(2003) 94 endelig).

Det er aftalt mellem medlemsstaterne og Kommissionen, at medlemsstaterne siden Rådsmødet i juni 2003 har kunnet forhandle bilateralt med tredjelande under iagttagelse af bestemmelserne i forordningsforslaget.

Kommissionen har i oktober 2003 gennemført en første runde forhandlinger med Australien, New Zealand og Singapore under ét på grundlag af det "horisontale" mandat.

Hvad angår Kommissionens forhandlinger med øvrige tredjelande har den for nylig udsendt en Meddelelse (COM(2004) 74 final) om Fællesskabets luftfartspolitik over for sine naboer.

"Naboer" defineres heri som en række lande i Østeuropa og ved Middelhavet. Det konkluderes, at Kommissionen i første omgang vil fremsætte forslag om at udvide de tidligere forhandlinger om luftfart med 10 central- og østeuropæiske lande (hvoraf langt de fleste bliver medlem af Unionen den 1. maj i år) til fem lande på Vest-Balkan, at indlede forhandlinger om luftfart med Marokko, Libanon og Jordan under ét samt at indlede forhandlinger om luftfart med Tyrkiet. Med de øvrige nabolande vil der systematisk blive indledt forhandlinger på basis af det "horisontale" mandat.

Hvad angår forordningsforslaget om medlemslandenes forhandlinger med tredjelande, anfører Kommissionen, at Rådet - af de 17 ændringsforslag, Parlamentet har fremsat i sin behandling af forslaget - i sin fælles holdning har medtaget tre i deres helhed og fire delvis eller i princippet. Disse ændringer svarer stort set til dem, som Kommissionen har accepteret på lignende måde. Kommissionen mener således ikke, at den fælles holdning, som blev enstemmigt vedtaget af medlemsstaterne, ændrer dens eget forslags formål og holdninger, og kan derfor støtte den.

2. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

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