

TRANSPORT- OG ENERGIMINISTERIET

J.nr. 121-11

JUSTITSMINISTERIET

Marts 2006

ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET

Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 27. marts 2006

Samlenotat:

Dagsordenspunkt 1: Forslag til forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej, KOM (2005) 319	2
Dagsordenspunkt 2: (evt). Forslag til direktiv om kørekort, KOM(2003) 621.....	16
Dagsordenspunkt 3: Trafiksikkerhed	17
Dagsordenspunkt 4: Indre vandveje.....	19
Dagsordenspunkt 5: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådet forordning om fælles regler for civil luftfartssikkerhed (security) KOM (2005) 429	21
Dagsordenspunkt 6: Forslag til forordning om oprettelse af et fællesforetagende, som skal udvikle den nye generation af europæisk lufttrafikstyringssystem (SESAR), KOM (2005) 602.....	29
Dagsordenspunkt 7: Eksterne relationer på luftfartens område.	37
Dagsordenspunkt 8: Civil navigationssystem Galileo.....	39
Dagsordenspunkt 9: Revision af EU's bæredygtighedsstrategi . KOM (2005) 658.	41

Dagsordenspunkt 1: Forslag til forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej, KOM (2005) 319

Revideret notat.

Resumé

Med henblik på at fastlægge, hvordan de kompetente myndigheder inden for rammerne af EU-retten kan gribe ind i den offentlige personbefordring for at sikre levering af tjenesteydelser af almen interesse, som ifølge Kommissionens forslag er hyppigere, sikrere, bedre eller billigere end, hvad der kan opnås ved at lade markeds kræfterne virke, foreslås, at det lægges fast, på hvilke vilkår de kompetente myndigheder kan yde kompensation for transportvirksomhedernes omkostninger til at opfylde forsyningspligten og give eneret til offentlig personbefordring

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget i Kommissionen den 20. juli 2005 og oversendt til Rådssekretariatet den 25. juli 2005. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten, særlig art. 71 og art. 89, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet.

Hvis forslaget vedtages i den foreliggende form, vil det erstatte de hidtil gældende regler i Rådets (EØF) forordning 1191/69 og 1107/70.

Forslagets hovedelementer er følgende:

Bestemmelserne foreslås at finde anvendelse på national og international offentlig personbefordring med jernbane og andre skinnekøretøjer og ad vej, dog ikke strækninger der overvejende drives af historisk interesse eller med turistformål for øje.

Det foreslås på hvilke vilkår, de kompetente myndigheder kan yde transportvirksomhederne kompensation for deres omkostninger til at opfylde forsyningspligten og give eneret på offentlig personbefordring.

Kommissionen foreslår også, at den kompetente myndighed skal indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening, når myndigheden beslutter at tildele en eneret eller en kompensation af en hvilken som helst art for at opfylde forsyningspligten. Ved forsyningspligt, der består i anvendelse af maksimaltakster for samtlige passagerer eller for bestemte passagerkategorier, kan generelle regler tillige anvendes.

Af forslaget fremgår hvilke forhold, der skal være indeholdt i kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler.

Forordningsforslaget giver de lokale myndigheder mulighed for selv at varetage den offentlige trafikbetjening og for, at der i visse tilfælde kan indgås en underhåndsaftale (dvs. en forhandlet kontrakt uden udbud).

Lokale kompetente myndigheder kan således beslutte selv at varetage den offentlige trafikbetjening eller indgå kontrakt med en intern operatør, dvs. en juridisk enhed, der er under den kompetente myndigheds fuldstændige kontrol. Dette skal ske ved underhåndsaftale forudsat, at operatøren kun driver offentlig personbefordring inden for det geografiske område, der hører under den pågældende myndighed, og ikke deltager i udbud uden for dette område. Bestemmelsen er ikke beløbsmæssigt begrænset.

Af forslaget fremgår desuden, at lokale myndigheder kan beslutte at lade en tredjepart varetage offentlig trafikbetjening.

De kompetente myndigheder skal som udgangspunkt indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening med en tredjepart efter udbud. Forordningsforslaget stiller dog ikke krav om udbud i følgende tilfælde:

- Myndigheden kan ved underhåndsaftale indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening ved mindre kontrakter, dvs. hvis den årlige værdi anslås til højst 1 mio. EUR eller det årlige transportarbejde er højst 300.000 vognkilometer.
- Den kompetente myndighed kan træffe hasteforanstaltninger, hvis trafikbetjeningen afbrydes, eller der er umiddelbar risiko herfor.
- De kompetente myndigheder kan ved underhåndsaftale indgå kontrakter om offentlig regional trafikbetjening og fjerntrafikbetjening med jernbane.

Det bemærkes, at forslaget ikke indskrænker de forpligtelser, der påhviler myndighederne i medfør af direktiv 92/50/EØF, 93/36/EØF, 93/37/EØF og 93/38/EØF som ændret og direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF vedrørende indgåelse af offentlige kontrakter.

Forordningsforslaget indeholder en række krav til kontraktens indhold, som gælder uanset om kontrakten indgås efter udbud eller ved underhåndsaftale.

Der stilles således krav om at

- Kontrakterne skal være tidsbegrænsede, som udgangspunkt med en løbetid på højst otte år for busstrafik og femten år for jernbanetrafik.
- Det klart skal defineres, hvilken forsyningspligt operatøren skal opfylde.
- Principperne for fastsættelsen af compensationen skal være i overensstemmelse med forordningens bestemmelser herom og fastlægges på forhånd i kontrakten.
- Det skal fastlægges, hvordan omkostningerne til varetagelse af tjenesterne fordeles.
- Det skal fastlægges, hvor stor en andel af takstindtægterne operatøren kan beholde.

I øvrigt kan der stilles visse krav til operatøren, således at ansatte indrømmes de rettigheder, de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel, som omhandlet i direktiv 2001/23/EF.

Det fremgår af forslaget, at kompensationen ikke må overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af nettoomkostningerne ved at opfylde den enkelte forsyningspligt, under hensyntagen til operatørens indtægter herved samt en rimelig fortjeneste.

Videre fremgår af forslaget, at kompensation, der ydes ifølge en generel regel eller en underhåndsaftale, skal være i overensstemmelse med en række yderligere bestemmelser, som er fastsat i bilaget til forordningen.

Navnlig følgende to krav fremgår af bilaget:

1. Kompensationen kan ikke være større end nettovirkningen af den pålagte forsynings- og takstpligt. Nettovirkningen beregnes ved at sammenligne den situation, hvor forsyningspligten opfyldes med den tænkte situation, hvor den pågældende trafik i stedet blev drevet på et rent kommercielt grundlag.
2. Regnskabsmæssig adskillelse, dvs. udskilning af den offentlige trafikbetjening.

Endvidere fremgår det af Kommissionens forslag, at hver kompetent myndighed årligt skal offentliggøre en detaljeret rapport om den forsyningspligt, der hører under dens kompetence, de udvalgte operatører samt den kompensation og de enerettigheder, operatørerne har fået til gengæld.

Senest et år inden offentliggørelsen af udbudet eller indgåelsen af underhåndsaftalen skal mindst følgende oplysninger offentliggøres i EU-Tidende: navn og adresse på den kompetente myndighed, den valgte måde for kontraktindgåelsen samt den trafikbetjening og det geografiske område, kontrakten skal omfatte.

Kommissionen foreslår følgende overgangsordninger:

På busområdet skal mindst halvdelen af kontrakterne indgås i overensstemmelse med forordningen efter 4 år og alle kontrakter skal indgås i overensstemmelse med forordningen 8 år efter forordningens ikrafttræden.

På jernbaneområdet skal mindst halvdelen af kontrakterne indgås i overensstemmelse med forordningen efter 5 år og alle kontrakter skal indgås i overensstemmelse med forordningen 10 år efter forordningens ikrafttræden.

Ved kontrakter der omfatter flere transportformer, anvendes overgangsreglerne for jernbaneområdet, hvis jernbanetrafikken udgør mere end 50 %, beregnet ud fra de pågældende tjenesters værdi.

I anden halvdel af overgangsperioden er det muligt under visse forudsætninger at udelukke operatører fra at deltage i udbud, hvis operatøren ikke kan dokumentere, at kompensation eller eneret er bevilget i henhold til forordningens regler for så vidt angår mindst halvdelen af værdien af den offentlige trafikbetjening.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

2. Gældende dansk ret

- Lov om jernbane, jf. Lovbekendtgørelse 1171 af 2. december 2004, med senere ændringer.
- Lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, med senere ændringer.
- Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, med senere ændringer.
- Lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., med senere ændringer.
- Lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafiksselskaber (loven er vedtaget, men ikke trådt i kraft endnu).

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Som følge af forordningen kan der eventuelt være behov for mindre justeringer af den relevante lovgivning og de administrativt fastsatte regler.

3. Høring

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

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Centralorganisationernes FællesUdvalg, Danmarks Transportforskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Dansk ErhvervsFremme, Dansk Cykelist Forbund, Dansk Handel og Service, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Metalarbejderforbund, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vejforening, De Sammenvirkende Invalideorganisationer, Det Centrale Handicapråd, Det Kommunale Kartel, DSB, Forbundet af Offentlige Ansatte, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Friluftsrådet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Fælles Fagligt Forbund, Hads-Ning-Herreders Jernbane, Handel, Transport og Serviceerhvervene, HK Danmark, Hovedstadens Lokalbaner, Hovedstadens Udviklingsråd, Håndværksrådet, Kommunale tjenestemænd og overenskomstansatte, Kommunernes Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landbrugsrådet, Landsforeningen af landsbysamfund, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation, Lemvigbanen, Lokalbanen A/S, Lollandsbanen A/S, Metro Service A/S, NOAH-trafik, Nordjyske Jernbaner A/S, Railion Denmark A/S, Rejseplanen A/S, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Statsansattes Kartel, Stats- og Kommunalt Ansattes Forhandlingsfællesskab, Sund & Bælt Holding A/S, Teknisk Landsforbund, Vestsjællands Lokalbaner A/S, Ørestadsselskabet I/S.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Danmarks Rederiforening, Danmarks Transportforskning, Det Centrale Handicapråd, Forbrugerrådet, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation, Ørestadsselskabet I/S, har ingen bemærkninger til forslaget.

Amtsrådsforeningen

Amtsrådsforeningen har ingen bemærkninger til forslaget under forudsætning af, at jernbaner ejet af amterne er at betragte som regional trafik.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik

Dansk Kollektiv Trafik (DKT) understrejer, at forslaget har stor betydning for medlemskredsen og hilser Kommissionens hensigt med forordningen velkommen.

DKT finder det vigtigt, at der etableres faste rammer for en sektor, der i stigende omfang konkurrenceudsættes, men som fortsat er præget af offentlig egenproduktion og ikke-konkurrenceudsatte aktiviteter med tilhørende indbyggede problematikker overfor operatører, der må operere i et konkurrenceudsat marked.

Forordningsforslaget sikrer dog ikke, at al trafik over en vis størrelse i fremtiden vil blive udbudt. Dette ville efter DKT's opfattelse have styrket forslaget yderligere, ikke mindst i lyset af Kommissionens egne bemærkninger om behovet for den nye dynamik, som konkurrenceudsættelse i sig selv medfører, og som kan styrke en vigende kollektiv sektor overfor bilismen.

Indarbejdelsen af de 4 betingelser fra Altmarkt dommen (se side 11) er nødvendig, og DKT finder det derfor tilfredsstillende, at forslaget bygger på disse. Herunder ikke mindst kravene til adskillelse af regnskaber/pengestrømme mellem underhåndsaftaler og udbudte aktiviteter. Et hovedformål med forordningen må efter DKT's opfattelse nødvendigvis være, at sikre imod krydssubsidiering mellem den offentlige enheds pengestrøm fra den ikke udbudte aktivitet, overfor enhedens eventuelle deltagelse i konkurrenceudsat aktivitet. Da adgangen til offentlig egenproduktion er muliggjort på forordningens grundlag, finder DKT det vigtigt, at kravene til adskillelse af indtægter og omkostninger er meget konkrete og specifikke, herunder at kravene til adskilte regnskaber mellem aktiviteterne er yderst distinkte. DKT mener, at der i den forbindelse bør stilles krav til, hvordan de fordele som en offentligt ejet operatør har i kraft af sit ejerforhold, kan neutraliseres i forbindelse med deltagelse i konkurrenceudsat aktivitet (f.eks. adgangen til billigere finansiering, forsikring, momsforhold, og med et dansk udgangspunkt, forskelle i lønsumsafgiftsforhold).

I forslaget, jf. bl.a. bemærkningerne side 12, behandles undtagelser fra udbudspligten. DKT bifalder en kort liste over undtagelser fra udbudspligten. Forslaget åbner efter DKT's opfattelse for nye danske udbud i hovedstadsområdet, hvilket DKT finder yderst positivt. DKT finder, at det vil være i den kollektive trafiks interesse, såfremt der i forslaget indarbejdes en tidsafgrænset hensigt om fjernelse af samtlige undtagelser fra udbudspligten.

DKT finder det unødvendigt i den danske kontekst, at forslaget indeholder en forlænget overgangsperiode for jernbaner.

Forslagets artikel 4, stk. 2 og 3, omhandler begreberne ”omkostninger” og ”rimelig fortjeneste”. Det er efter DKT's opfattelse vigtigt, at Altmarkt-betingelsernes 4. pind (se side 11), dvs. at ”kompensationen skal fastlægges ved sammenligning med en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret”, præciseres grundigt. Dermed sikres en aktiv påvirkning af sektorens effektivisering gennem sammenligninger overfor det konkurrenceudsatte markedes omkostnings- og effektivitetsniveau. Begrebet ”rimelig fortjeneste” i forbindelse med underhåndsaftaler er vigtig, og det bør efter DKT's opfattelse præciseres, at skulle udgøre et absolut minimum eller præciseres at være eksakt lig Altmarks 3. pind (se side 11), idet den offentlige operatør, der udfører offentlig service trafik uden udbud, i realiteten har meget lille risiko (eller ingen). Hermed sikres, at ”fortjeneste” ikke anvendes til opbygning af enhedens kapitalgrundlag, som derpå kan bruges i konkurrencesituationer.

Forslagets artikel 5, stk. 4, indeholder en tærskelværdi for underhåndsftaler. DKT mener, at den angivne værdi er for høj, idet mange buskontrakter vil falde ind under bestemmelsen. Niveaueet bør derfor efter DKT's opfattelse sænkes.

Forslagets artikel 8, stk. 2 og 3, DKT mener, at overgangsperioden er for lang, jf. ovenfor.

DKT mener at artikel 8, stk. 6, 1. afsnit er yderst uklar og dermed vanskelig at tage stilling til. DKT ønsker afsnittet tydeliggjort.

Bilagets punkt 5, vedrørende regnskab/adskillelse af aktiviteter. DKT mener, at reglerne bør gøres væsentligt mere konkrete. Der er i dag eksempler på offentlige organisationer, der i praksis følger lignende regler, men på så generelt niveau, at der i praksis ikke opnås gennemsigthed i relation til omverdenen.

Bilagets punkt 7, DKT mener, at det ville tjene Kommissionens intentioner med forslaget, såfremt ordet "tilstræbe" i 1. linie blev erstattet med "tilsikre".

DSB

DSB anfører, at foreslåede forordning vil træde i stedet for den nugældende forordning (1191/69 af 26. juni 1969 med senere ændringer) om offentlige tjenesteydelser i transportsektoren og vil således have afgørende betydning for DSB's forretning, såvel for udbudt og forhandlet offentlig service-trafik med jernbane i Danmark som for de lovgivningsmæssige og regulatoriske forhold i DSB's udenlandske fokusmarkeder.

DSB har derfor nøje fulgt Kommissionens arbejde med revision af forordning 1191/69 og noterer sig, at det netop fremsatte forslag på en række punkter indeholder forbedringer i forhold til de to tidligere forslag fra 2000 og 2002. DSB bedømmer forslaget som klarere, mere pragmatisk og især bedre fokuseret end de tidligere forslag.

DSB har imidlertid betydelige betænkeligheder ved visse af forslagens elementer, jf. nedenfor.

1.1. Udbudspligt

Forslaget omfatter al persontrafik med jernbane (også lokaltrafik, metro, light rail mv.), der præsteres som offentlig tjenesteydelse. Dermed falder al offentlig service-trafik, der ydes af DSB og DSB S-tog, ind under den foreslåede forordning, dvs. både forhandlet og udbudt trafik.

Forslaget indfører en generel forpligtelse for de kompetente myndigheder til at gennemføre offentligt udbud, før en trafikkontrakt indgås (forslagets artikel 5, stk. 3). Regional- og fjerntrafik med jernbane (artikel 5, stk. 6) er undtaget fra denne generelle udbudspligt, men ikke lokal- og bytrafik (i henhold til definitionen i artikel 2(m)).

Jernbanerne og de trafikbehov, som løses, er meget varierende, både nationalt og lokalt. Tilsvarende er der store forskelle i markedets modenhed. Derfor finder DSB generelt, at det bør overlades til de kompetente myndigheder at vælge kontraktstildelingsmekanisme for kontrakter om alle typer

jernbanetrafik, og at forslaget artikel 5, stk. 6 derfor bør ændres, så de kompetente myndigheder *kan* indgå forhandlede kontrakter om al trafikbetjening med jernbane.

1.2. DSB S-tog's trafik

Såfremt DSB S-tog's trafik vil være omfattet af udbudspligten, finder DSB, at konsekvenserne på mange områder vil være uheldige.

En sådan udbudspligt vil være i modstrid med beslutningen i *jernbanerammeaftalen* (trafikforliget af 5. november 2003), hvoraf det fremgår, at der frem til 2014 skal ske udbud af mindst en tredjedel af DSB's togkilometer eksklusiv S-togstrafikken og fjerntrafikken mellem landsdelene.

Hertil kommer, at DSB S-tog A/S også udfører andre opgaver end den egentlige S-togsdrift. Mest markant ejer og vedligeholder DSB S-tog A/S de tilhørende bygninger og S-togsmateriel. Et udbud vil således også skulle håndtere disse opgaver og ikke mindst ejerskabet til disse aktiver.

Indholdsmæssigt finder DSB yderligere, at et udbud af S-togstrafikken ville være uheldigt, idet

1. det vil være særdeles uhensigtsmæssigt og kompliceret at opdele den storkøbenhavnske S-togstrafik i to eller flere pakker, der individuelt sendes i udbud, idet de fordele der er opnået ved en integreret og sammenhængende drift vil forspildes;
2. kundernes befordringsbehov kræver et sammenhængende system, og trafikken på de enkelte grene er så integreret især på de centrale afsnit, at en opdeling i adskilte delsystemer er særdeles uhensigtsmæssig;
3. sammenhængen i ansvaret for bygninger, materiel, vedligeholdelse og drift muliggør en effektiv og optimeret drift. Et udbud af trafikopgaven vil løsrive et enkelt element af S-togstrafikken, hvorved betydelige synergieffekter forspildes.

DSB vurderer samtidig, at et *samlet* udbud af hele S-togstrafikken ikke på noget punkt vil kunne bringe fordele, der ikke kan opnås gennem en forhandlet kontrakt.

DSB ser derfor en nærliggende risiko for uheldige konsekvenser af Kommissionens forslag om udbudspligt – afhængig af den endelige formulering og tolkning heraf.

I denne sammenhæng ønsker DSB at påpege muligheden for, at omfanget af de mulige undtagelser fra den foreslåede generelle udbudspligt vil blive søgt indskrænket under den kommende politiske beslutningsproces på EU-plan. Denne vurdering beror blandt andet på udmeldingerne fra Europa-Parlamentet under dets behandling af tredje jernbanepakke samt det forhold, at Kommissionen i tidligere arbejdsudkast ønskede en bredere forpligtelse til udbud, omfattende også regionaltrafik.

Skulle en sådan ændring finde sted, vil det ikke alene have virkning for udbudsforpligtelsen, men tillige påvirke sammenhængen og opbygningen af den eksisterende kontrakt mellem Transport- og Energiministeriet og DSB.

1.3. Overgangsbestemmelserne

I følge forslaget skal mindst halvdelen (målt i værdi) af en kompetent myndigheds kontrakter om offentlig service-trafik med jernbane være indgået efter de nye regler inden for en periode på 5 år efter deres ikrafttræden og alle kontrakter senest efter 10 år (artikel 8, stk. 3). Kontrakter, der er indgået, før de nye regler træder i kraft, skal dog ikke medregnes, hvis de er tildelt *efter udbud* og har en varighed, der er sammenlignelig med de nye bestemmelser (artikel 8, stk. 5). De kontrakter, som DSB og DSB S-tog i 2004 indgik med Transport- og Energiministeriet, vil således *ikke* være omfattet heraf på trods af, at de i al væsentlighed lever op til forordningsforslagets krav til en *underhåndskontrakt*.

Disse overgangsbestemmelser synes ikke på tilstrækkelig vis at tage højde for jernbanesektorens særkender.

For det første vil en myndigheds kontrakt-portefølje på jernbaneområdet ofte kun bestå af én eller ganske få store kontrakter, så overgangsperioden i disse tilfælde reelt kun bliver på 5 år. Med tanke på de ganske betydelige opgaver med hensyn til opdeling, fastlæggelse af krævet trafikbetjening og kvalitet, beskrivelse mv., der vil bestå hos udbyderen og i det europæiske marked, er dette generelt en for kort overgangsperiode. Dette forstærkes af de ganske betydelige sikkerhedskrav en sammenhængende, fleroperatørbetjent jernbaneinfrastruktur stiller.

For det andet kræver overgangsbestemmelserne, at de nuværende kontrakter mellem ministeriet og DSB/DSB S-tog skal være i overensstemmelse med de nye regler for ikke at blive medregnet i opgørelsen efter artikel 8, stk. 6. DSB anser det for uacceptabelt, at en eksisterende, rimelig og legitim kontrakt, som i al væsentlighed følger reglerne i forordningen, herunder især bestemmelserne i artikel 4, 6 og bilaget, på denne baggrund skulle kunne have negative konsekvenser (se næste afsnit).

DSB mener derfor, at de foreslåede overgangsbestemmelser på begge punkter bør ændres. For det første bør den *reelle* overgangsperiode være betragteligt længere end foreslået. Efter DSB's opfattelse kunne en effektiv overgangsperiode på 10 år være acceptabel. For det andet bør en allerede eksisterende kontrakt, der er indgået på vilkår, der i al væsentlighed lever op til den nye forordnings krav, jf. især forordningens bilag, er af en rimelig varighed, og som er i overensstemmelse med reglerne på tidspunktet for kontraktens indgåelse, ikke indgå i beregningen efter artikel 8, stk. 6.

1.4. Mulighederne for udelukkelse fra at deltage i udbud

Det foreliggende forslag indeholder flere bestemmelser (artikel 5, stk. 2 og artikel 8, stk. 6), der under bestemte omstændigheder giver de kompetente myndigheder *ret* til på forhånd at udelukke visse potentielle tilbudsgivere fra at deltage i udbud af offentlig service-trafik.

DSB ønsker at henlede opmærksomheden på den betydning, en sådan udelukkelse – hvis den kom på tale – ville have for DSB's forretningsstrategi.

Da DSB/DSB S-tog efter DSB's vurdering ikke kan anses for at være en intern operatør, og ministeriet/Trafikstyrelsen yderligere heller ikke kan anses for at være en lokal kompetent myndighed, ses udelukkelsesmuligheden i henhold til artikel 5, stk. 2 ikke at kunne komme i anvendelse.

De nye bestemmelser ville derimod kunne bruges af en udbydende myndighed til i anden halvdel af overgangsperioden at udelukke potentielle tilbudsgivere fra at deltage i udbud, såfremt deres samlede

offentlig service-kontrakter ikke for mindst halvdelen (i værdi) er i overensstemmelse med de nye regler.

I den udstrækning, 10-års kontrakterne vil kunne anses for stridende mod de nye regler, vil der være tale om en alvorlig trussel mod DSB's nationale og internationale forretningsstrategi. Her vil den endelige udstrækning af udbudsforpligtelsen være afgørende.

I denne sammenhæng ønsker DSB yderligere at påpege, at det foreliggende forslag helt (bortset fra bestemmelserne om interne operatører) undlader at forholde sig til den problemstilling, der følger af det europæiske markeds organisering ved hjælp af datterselskaber, joint ventures mv. Hvis den endelige forordning indeholder gensidighedsbestemmelser – som foreslået i artikel 8, stk. 6 – der kan medføre udelukkelse af potentielle tilbudsgivere, er det vigtigt, at der samtidig er klare og rimelige bestemmelser for forholdet mellem selskaber, der er finansielt og ledelsesmæssigt forbundet.

DSB mener derfor, at forordningsforslaget bør ændres, så

- en jernbanevirksomhed ikke kan straffes ved at kunne blive udelukket fra at deltage i udbud, fordi virksomheden er part i en rimelig og legitim kontrakt om offentlig service, der er i overensstemmelse med reglerne på indgåelsestidspunktet (artikel 8, stk. 6);
- der skabes klare og rimelige bestemmelser for forholdet mellem jernbanevirksomheder, der er finansielt og ledelsesmæssigt forbundet.

2. Supplerende bemærkning om forslagens relationer til tredje jernbanepakke

Som supplerende bemærkning har DSB påpeget sammenhængen mellem regelsættet for offentlig service-trafik og bestemmelserne for adgang til jernbaneinfrastrukturen, der er foreslået ændret som et af elementerne (KOM(2004) 139) i EU-Kommissionens tredje jernbanepakke. Forslaget om liberalisering af infrastrukturadgangen – der nu af Transportudvalget er foreslået fremskyndet til 2008 (international persontrafik incl. cabotage) og udvidet til at omfatte al indenlandsk persontrafik fra 2012 – kan indebære en risiko for kannibalisering af offentlig service-trafik og dermed en fordyrelse af denne for samfundet. Det nævnte forslag indeholder en vis beskyttelse herimod, men DSB vurderer, at den i sin nuværende udformning ikke er fuldt tilfredsstillende. Dette vigtige spørgsmål hører naturligt hjemme i overvejelserne om forslagene i tredje jernbanepakke.

Ud fra en samlet vurdering af den fremtidige lovgivning er det vigtigt, at togoperatørerne sikres et rimeligt, fair og stabilt grundlag at udvikle deres forretning på, ligesom det anses for væsentligt at opnå den størst mulige samlede samfundsmæssige nytteværdi. Derfor forekommer det relevant at vurdere mulighederne og kravene i den foreslåede forordning om offentlig personbefordring sammen med de forventede krav i tredje jernbanepakke.

3. Afsluttende bemærkninger

DSB har afslutningsvist understreget, at det vil være særdeles vigtigt for DSB/DSB S-tog, at en udbudspligt i den endelige forordning om offentlig personbefordring, kombineres med en rimelig og tilstrækkelig lang overgangsperiode, bl.a. til håndtering af de investeringer, operatøren berettiget og i god tro har foretaget inden forordningens ikrafttræden.

Forbundet af Offentlige Ansatte

Forbundet af Offentlige Ansatte (FOA) konstaterer, at der fortsat vil være 3 muligheder for trafikbetjening:

1. udbud
2. brug af intern operatør - under hensyntagen til de begrænsninger, der er anført i artikel 5, stk. 2
3. underhåndsaftale - under hensynstagen til tærskelværdierne oplistet i artikel 5, stk. 4

Såfremt dette ikke er korrekt, og at der i stedet med den nye forordning lægges op til tvungen udbud, hvis den årlige værdi overstiger 1 mio. EURO tager FOA afstand fra forslaget.

FOA finder, at udbudspligt både er urimeligt og i modstrid med nærhedsprincippet. Vores erfaring er, at offentlig personbefordring ikke er velegnet til udbud og derfor ikke bør underlægges konkurrencevilkår. Der er nemlig kun få konkurrenceparametre og den væsentligste - at øge passagermængden - indgår ikke i kendte danske kontrakter.

I pkt. 2.2, 4. afsnit anføres: "Som helhed fører reguleret konkurrence til større passagertal og lavere omkostninger."

Dette er en virkelighed, FOA ikke kan genkende. I København, hvor kontrakter efter udbud har eksisteret i 15 år, har konsekvensen været en kraftig passagernedgang og prisstigninger, der langt overstiger den almindelige prisudvikling.

FOA ønsker, at artikel 4, stk. 7 skærpes således, at den valgte operatør er forpligtet til, at de ansatte skal være omfattet af direktiv om beskyttelse af lønmodtagere ved virksomhedsoverdragelse. Af konkurrencehensyn bør der være ensartede betingelser både i forhold til operatører og i forhold til udbydere.

Handel, Transport og Serviceerhvervene

Handel, Transport og Serviceerhvervene (HTS) finder, at intentionerne i forslaget er gode, men at forslaget ikke i tilstrækkelig grad skaber sikkerhed for, at private virksomheder ikke mødes med unfair konkurrence fra offentlige virksomheder inden for personbefordring.

HTS ser et principielt behov for udbudspligt i videst muligt omfang som et middel til at begrænse det offentliges egenproduktion hvad angår befordring af personer inden for bus og tog.

Faste og klare rammer er efter HTS's opfattelse en nødvendighed for at undgå misbrug eller lignende i de tilfælde, hvor en offentlig operatør udfører aktiviteter, hvoraf nogle er konkurrenceudsatte og andre ikke.

Hvad angår forslagets konkrete bestemmelser henholder HTS sig til de bemærkninger som HTS's medlemsforening DKT har anført, jf. ovenfor.

HTS er ikke modstander af forslaget, som det foreligger, idet forslaget er et skridt i den rigtige retning.

Hovedstadens Udviklingsråd

Hovedstadens Udviklingsråds kollektive bustrafik drift har været helt eller delvist i udbud siden 1990. HUR vurderer derfor, at den ikke er konflikt med forordningsforslaget.

Hovedstadens Udviklingsråd har ingen bemærkninger til forordningsforslaget, men hilser tiltag velkomne, der tilvejebringer større konkurrence på busmarkedet og dermed sikrer lavere vogntimepriser.

Landbrugsraadet

Landbrugsrådet har henledt opmærksomheden på udbudsdirektivernes mulighed for at stille miljøkrav. Emnet omtales bl.a. i tredje sidste afsnit, side 12 i forslaget, hvor det omtales, at kommissionen i sit forslag ikke opstiller krav til tilbudsgiver.

Sektoren er interesseret i, at der i forbindelse med udbud af busdrift eller anden brug af transportmidler med forbrændingsmotor skal kunne stilles lovlige krav om anvendelse af biobrændstoffer. Sådanne hensyn bør efter Landbrugsraadets mening fremgå af Parlamentets og Rådets endelige beslutning. Det er væsentligt for sektoren, at der ikke etableres barrierer for, at der også ad denne kanal kan etableres en efterspørgsel på biobrændstoffer til gavn for CO₂-balance mv.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville have sådanne konsekvenser. For så vidt angår de økonomiske konsekvenser dog under forudsætning af, at S-togstrafikken og privatbanerne ikke bliver omfattet af udbudskravet. Som det følger under punkt 6, synes det dog på det nuværende vurderingsgrundlag sandsynligt, at et krav om udbud af S-togstrafikken samlet set vil kunne føre til øgede statslige udgifter til offentlig servicetrafik vedrørende jernbaner. Konsekvenserne af et udbudskrav på privatbanerne vil kræve en nærmere vurdering. Forslaget skønnes ikke umiddelbart af have væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Nærhedsprincippet

I sit forklarende memorandum nævner Kommissionen, at den på baggrund af, at Fællesskabet og medlemsstaterne er fælles om ansvaret, foreslår en tekst, hvor der i større omfang er taget hensyn til nærhedsprincippet.

Kommissionen har fremhævet, at den større vægt på nærhedsprincippet især fremgår af bestemmelserne om regional trafik og fjerntrafik, og af, at der er bibeholdt en tærskel, under hvilken underhåndsaftale er mulig.

Kommissionen giver myndighederne større råderum til den praktiske afvikling af udbud. Kommissionen har fremhævet, at hensigten hermed er at tage større hensyn til, at man kan gå frem på flere forskellige måder, samtidig med at der fastsættes en sammenhængende ramme i forordningen.

Forslaget indeholder en bestemmelse om, at lokale myndigheder selv kan varetage offentlig trafikbetjening, samt en række bestemmelser om, hvornår udbud er frivilligt ved indgåelse af kontrakter med tredjemand.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Dansk holdning

Den danske regering er umiddelbart generelt positivt indstillet over for forslaget fra Kommissionen.

Ansvar for den offentlige busbetjening i Danmark varetages af amter, kommuner og trafikelskaber. Den offentlige busbetjening er i overvejende grad allerede udbudt i Danmark. Danmark kan således støtte forordningens afvejning af kravet om udbud og muligheden for egenproduktion eller underhåndsaftale på busområdet.

Metroen i København drives allerede i dag efter udbud. Det er togleverandøren Ansaldo, der har driften. I praksis har Ansaldo hyret et til lejligheden oprettet selskab, Metro Service A/S, til varetagelsen af driftsopgaven. Ansaldo har en 5-årig kontrakt, med en option på yderligere 3 år, hvis de måtte ønske det. Herefter iværksættes en ny udbudsrunde af driftsentreprisen, hvor andre aktører kan byde på driften. Danmark kan således principielt tilslutte sig, at metroen skal udbydes.

På jernbaneanrådet stiller forslaget medlemsstaterne frit i forhold til udbud af regional- og fjerntrafikken.

I henhold til trafikaftalen fra november 2003 skal der i perioden frem til 2014 ske udbud af mindst en tredjedel af DSB's togkilometerproduktion eksklusive fjerntrafikken mellem landsdelene og S-togtrafikken. Herudover vil der i 2010 ske genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland, som p.t. drives af ARRIVA. S-togtrafikken er undtaget bl.a. fordi der ikke forventes at være økonomisk fordel ved at udbyde denne trafik – snarere tvært imod. Indtil videre er det i henhold til trafikaftalen igangsat udbud af togtrafikken på Kystbanen og over Øresund til Skåne med henblik på driftsstart medio 2008. Den danske del af denne trafik andrager ca. 4,4 mio. togkm. svarende til ca. 23 pct. af den trafik, der i henhold til den politiske aftale kan udbydes.

Regeringens målsætning er en gradvis konkurrenceudsættelse af jernbanesektoren, som sikrer, at man løbende kan indhente erfaringer fra de enkelte udbud. I forbindelse med det igangsatte udbud af trafikken på Kystbanen er der således taget bestik af erfaringerne fra Midt- og Vestjylland, bl.a. udbydes en specifik køreplan, som sikrer, at udbyder får præcis den ønskede trafik, ligesom der igangsættes en offentlig lokomotivføreruddannelse, med en uddannelseskapacitet, der muliggør, at eventuelle nye operatører vil kunne rekruttere et betydeligt antal førere inden driftsstart, og derved har et alternativ til førere, der overgår fra den eksisterende til den nye jernbaneoperatør.

For så vidt angår S-togsnettet er det ikke helt entydigt, om S-togsnettet er undtaget fra udbudskravet.

Det er et spørgsmål, om man ikke bør fortolke S-togtrafik som regional trafik, da det samlede system forbinder forskellige bysamfund indenfor Hovedstadsregionen. Efter fortolkningen der er lagt til grund i lov om trafikelskaber udgør al jernbanetrafik bortset fra metroen regional kollektiv trafik.

Det forekommer ulogisk, hvis det netop kun var S-togtrafikken, der som den eneste del af den danske jernbanetrafik skulle være undergivet et krav om obligatorisk udbud, da S-togtrafikken givetvis er det område, hvor sandsynligheden for at opnå en udbudsgevinst er mindst. Det skyldes, at en lang række af de konkurrenceparametre, der indgår i et normalt udbud, er fastlagt på forhånd. Eksempelvis vil der kun være én materieltype, der kan køre på S-banen. Hermed er der stor sandsynlighed for, at transaktionsomkostningerne ved en gennemførelsen af et udbud vil overstige eventuelle besparelser i kontraktbetalingen til S-tog.

Regeringen vil derfor gerne bevare en mulighed for at det kan besluttes at udbyde S-togtrafikken, men vil samtidig gerne sikre, at denne beslutning træffes på nationalt niveau.

S-togtrafikken vil formentlig pga. den integrerede toggang skulle udbydes som en samlet helhed. Dette taler umiddelbart for, at S-togtrafikken kan udbydes, da der er tale om en let afgrænset trafik. Da S-banenettet kun vil have én operatør, og da S-banenettet har sine egne tekniske systemer, er der en snæver sammenhæng med infrastrukturen og det vil derfor i forbindelse med en beslutning om evt. udbud skulle overvejes grundigt om det ville være mest hensigtsmæssigt at udbyde S-togsdriften sammen med forvaltningen af infrastrukturen. Sådanne overvejelser vil skulle indgå i en evt. beslutning om udbud af S-togtrafikken. Det vurderes, at denne slags beslutninger skal tages på nationalt niveau, da infrastrukturopgaver og trafikopgaver i dag varetages i to forskellige virksomheder (DSB S-tog A/S og Banedanmark).

Et udbud af S-togtrafikken vil derfor være ganske omfattende.

Det virker på den baggrund særligt uhensigtsmæssigt, at man på Fællesskabsplan i hidtidige reguleringer, såsom direktiv 91/440¹ fra Fællesskabets side har afholdt sig fra indblanding i forhold vedrørende lokal og regional jernbanetrafik, hvorimod man i det foreliggende forslag til forordning netop lægger op til en regulering af lokaltrafik på Fællesskabsplan.

I forbindelse med et udbud af S-togtrafikken skal forholdene omkring et større antal tjenestemænd håndteres.

Togdriften på privatbanerne afvikles i private aktieselskaber, hvor aktierne hovedsageligt ejes af amterne, men også i mindre grad af primærkommunerne og private. Privatbanerne har eneret til at drive jernbanevirksomhed på nærmere angivne strækninger og samtidig har de en eneret, fordi de ejer infrastrukturen, togene mv. De særlige forhold, som gælder for privatbanerne kan eventuelt åbne for en ekspropriationsproblematik, hvis markedsåbningen ikke som hidtil forudsat kan ske frivilligt. Der har i en årrække allerede været en løbende dialog med privatbanerne om adgangen til privatbanenettet og lovgivningen lægger i dag op til, at hvis privatbanerne ønsker at udføre jernbanebefordring på statens jernbanenet, skal privatbanerne give andre jernbanevirksomheder adgang til privatbanens net.

Danmark lægger vægt på, at den kompetente myndighed har mulighed for i kontrakten at stille krav om, at der indrømmes de ansatte visse rettigheder, hvorved området for indrømmelsen af rettighederne i direktiv 2001/23/EF kan udvides i det konkrete tilfælde til fordel for de ansatte. Vedrørende mulighederne for at stille krav i forbindelse med udbud lægger Danmark vægt på, at en ny forordning om offentlig personbefordring ikke kommer til at hindre, at der i overensstemmelse med reglerne om udbud kan stilles f.eks. miljømæssige krav eller konkrete krav til taksterne.

Artikel 8, stk. 6, indeholder mulighed for under visse forudsætninger at udelukke potentielle tilbudsgivere. Det bør afklares, hvordan selskaber, der er finansielt og ledelsesmæssigt forbundet skal opfattes i relation til denne bestemmelse i forordningsforslaget.

¹ Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner
EF-Tidende nr. L 237 af 24/08/1991 s. 0025 – 0028.

I bilaget til forordningsforslaget opstilles nogle overordnede regler for operatørernes regnskabsførelse, når de modtager kompensation ifølge en generel regel eller ved underhåndsaftale i henhold til forslagens artikel 5, stk. 2 og 4-6. Formålet er at opnå større gennemsigtighed og undgå krydssubsidiering. Bl.a. af samme hensyn giver lov om jernbane allerede i dag ministeren mulighed for at fastsætte særlige regler for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteres udarbejdelse af interne virksomhedsregnskaber. Reglerne er udnyttet til at fastsætte særlige regler for DSB's regnskabsaflæggelse overfor Transport- og Energiministeriet. Danmark støtter, at der i forslaget fastlægges overordnede retningslinier for operatørernes regnskabsførelse.

Bilagets punkt 2 indeholder endvidere en bestemmelse om hvorledes kompensationen i tilfælde af en takst- eller forsyningspligt skal beregnes. Det fremgår således, at kompensationen ikke kan være større end nettovirkningen af den pålagte forsynings- og takstpligt. Nettovirkningen beregnes ved at sammenligne den situation, hvor forsyningspligten opfyldes med den tænkte situation, hvor den pågældende trafik i stedet blev drevet på et rent kommercielt grundlag. Denne metode til beregning af kompensation fordrer i praksis en ganske omfangsrig økonomisk generel ligevægtsmodel, såfremt udbud og efterspørgsel skal modelleres i en tænkt situation, hvor jernbanetrafikken fungerede på kommercielle vilkår. Dette er næppe realistisk, Danmark vil derfor arbejde for en præcisering af, hvorledes kompensationen i praksis kan beregnes.

Danmark lægger vægt på, at der er mulighed for at indarbejde en "rimelig fortjeneste" ved beregningen af kompensation som omhandlet i forslagens bilag, idet der bør være mulighed for at kunne indarbejde en incitamentsstruktur i den forhandlede kontrakt med operatører som f.eks. DSB.

7. Forhandlingssituationen

Ind til videre har en række mere overordnede spørgsmål vedrørende forslaget været drøftet, herunder bl.a. om forslaget bør omfatte indre vandveje, omfanget af udbudskravet, sammenhængen med den almindelige udbudsret, kontraktlængden ved infrastrukturinvesteringer, omfanget af gensidighedskravet og overgangsperiodens opbygning og længde.

Af særlig interesse for den danske position kan nævnes at;

Kommissionen har tilkendegivet, at det ikke har været hensigten at begrænse adgangen til i forbindelse med udbud at stille krav til f.eks. passagerernes rettigheder eller miljøbeskyttelse.

Vedrørende ønsket om, at medlemsstaterne selv skal kunne bestemme, hvornår jernbanetrafikken undtagen metrotrafikken skal i udbud, synes Danmark at ligge i en gruppe, som udgør et blokerende mindretal. Det er dog ikke muligt på nuværende tidspunkt at forudse om det er muligt både at friholde privatbanerne og S-togtrafikken fra et krav om udbud.

8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Sagen har været forelagt for Europaudvalget til orientering den 30. september 2005 og den 2. december 2005.

Dagsordenspunkt 2: (evt). Forslag til direktiv om kørekort, KOM(2003) 621.

Notat følger fra Justitsministeriet.

Dagsordenspunkt 3: Trafiksikkerhed

- a) Meddelelse fra Kommissionen: Midtvejsevaluering af Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden: halvering af antallet af trafikofre inden 2010: en fælles opgave, KOM(2006) 74
 - Præsentation.
- b) Uformelt rådsmøde om trafiksikkerhed (Bregenz 2.-3. marts 2006)
Information fra formandskabet.

Nyt notat.

Resumé.

Kommission vil på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 27. marts 2006 præsentere deres midtvejsevaluering af handlingsplanen for trafiksikkerhed. Desuden vil formandskabet orientere om det uformelle transportministerrådsmøde den 2.-3. marts 2006 i Bregenz.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen offentliggjorde den 2. juni 2003 et europæisk handlingsprogram for trafiksikkerhed (KOM(2003) 311). Kommissionen har fastsat et overordnet mål om en halvering af antallet af trafikofre i EU inden 2010. Handlingsplanen tager sigte på at belyse en række mulige indsatsområder med henblik på målets opfyldelse.

På et efterfølgende rådsmøde den 5. og 6. juni 2003 blev der vedtaget konklusioner, som tog udgangspunkt i handlingsplanen. Ifølge konklusionerne opfordrer Rådet Kommissionen til at fortsætte arbejdet med at forbedre færdselssikkerheden og til at tage de nødvendige initiativer i den forbindelse. Rådet opfordrer endvidere Kommissionen til i 2006 at tilvejebringe en midtvejsrapport i relation til målet om en halvering af antallet af trafikofre, ligesom man opfordrer til, hvor dette måtte vise sig nødvendigt, at fremsætte lovgivningsmæssige forslag.

Kommissionen har den 22. februar 2006 afgivet en meddelelse om midtvejsevaluering af den europæiske handlingsplan for trafiksikkerhed. KOM (2006) 74.

Samlet set konkluderer Kommissionen i sin midtvejsevaluering at trafiksikkerheden er blevet forbedret i EU og at fremskridtene sker hurtigere end tidligere, men at der stadigvæk er plads til yderligere forbedringer. Konkret peger Kommissionen på, at der sker forbedringer inden for både infrastruktur, adfærd og køretøjer. Både EU, EU-medlemsstaterne og andre parter må imidlertid yde en større indsats, hvis målsætningen om halvering af antallet af trafikdræbte skal nås. På den baggrund vil Kommissionen i forbindelse med en kommende midtvejsevaluering af Hvidbogen om den fælles transportpolitik overveje yderligere tiltag til forbedringen af vejsikkerheden.

På det uformelle rådsmøde for transportministre den 2.-3. marts 2006 drøftede man bl.a. vejtransportsikkerhed og midtvejsevalueringen. Drøftelsen viste, at der var bred opbakning til trafiksikkerhedshandlingsplanen og dens målsætning om at halvere antallet af dræbte inden 2010. Der var ligeledes bred enighed om, at man må arbejde med trafikantens adfærd, køretøjet og infrastrukturen for at realisere planens målsætning.

2. Lovgivningsmæssige konsekvenser.

Der er ikke i selve handlingsplanen eller midtvejsevalueringen stillet egentlige forslag af lovgivningsmæssig karakter.

3. Høring

Da der ikke i handlingsplanen eller midtvejsevalueringen var fremsat konkrete forslag af lovgivningsmæssig karakter, har der ikke været foretaget høring.

4. Dansk holdning

Danmark er overordnet positivt indstillet over for initiativer, der kan bidrage til at forbedre færdselssikkerheden, men man er også af den opfattelse, at trafikikkerhed overvejende er et nationalt anliggende. Dette er imidlertid ikke til hinder for, at der samarbejdes på europæisk plan, eller at der på udvalgte områder gennemføres europæisk regulering. Tekniske bestemmelser vedrørende køretøjer er underlagt EU-kompetence og fra dansk side støtter man som udgangspunkt skærpede krav til sikre køretøjer.

Det bemærkes, at Færdselssikkerhedskommissionen i sin handlingsplan "Hver ulykke er én for meget – Trafikkerhed starter med dig" har fastsat en målsætning, hvorefter antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken i Danmark inden udgangen af 2012 skal være reduceret med mindst 40 pct. i forhold til 1998.

5. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Handlingsplanen eller midtvejsevalueringen har ikke i sig selv statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser eller væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Såfremt Kommissionen fremsætter konkrete forslag til retsakter vedrørende vejsikkerhed vil det være relevant at vurdere konsekvenserne.

6. Nærhedsprincippet

I forbindelse med Kommissionens forslag til handlingsplan bemærker Kommissionen, at man tidligere har kunnet konstatere et stort spring fra de ambitiøse hensigtserklæringer til den meget beskedne indsats fra medlemslandenes side, samtidig med at medlemslandene efter Kommissionens opfattelse alt for ofte har afvist konkrete foranstaltninger på europæisk plan med henvisning til subsidiaritetsprincippet. Kommissionen anfører, at man vil anvende subsidiaritetsprincippet meget stringent, så alle på de forskellige niveauer ved nøjagtigt inden for hvilken ramme, de kan bidrage mest effektivt til den fælles indsats.

Midtvejsevalueringen indeholder ikke konkrete forslag til retsakter og det er regeringens opfattelse, at midtvejsevalueringen ikke er i strid med nærhedsprincippet.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Handlingsplanen (KOM(2003) 311) har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på udvalgets møde den 28. maj 2003 og den 24. juni 2005 og grundnotat om er sendt til Folketingets Europaudvalg den 15. juli 2003.

Dagsordenspunkt 4: Indre vandveje.

- a) Meddelelse fra Kommissionen om fremme af indre vandveje.
 - Præsentation.
- b) High-Level møde om navigation ad indre vandveje.(15.-16. februar i Wien)
 - Information fra formandskabet.

Resumé

Kommissionen vil på rådsmødet (Transport, Energi og Telekommunikation) den 27. marts 2006 præsentere en meddelelse om fremme af transport ad indre vandveje. Sigtet med meddelelsen er at styrke indlandsskibsfarten ved at fjerne en række hindringer og forbedre rammevilkårene. Meddelelsen har primært relevans for medlemslande, der har indre vandveje. Danmark har ingen indre vandveje. Meddelelsen forventes derfor ikke at have statsfinansielle, lovgivningsmæssige eller samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Formandskabet vil desuden orientere om resultatet af et højniveaumøde i Wien den 14.-15. februar om navigation på indre vandveje.

1. Baggrund og indhold

Godstransporten på de europæiske veje må forventes fortsat at stige med overbelastning af vejnettet og en stigende forurening til følge. Der er derfor konkurrencemæssige og miljømæssige gevinster at hente ved at overflytte en del af godstransporten til de indre vandveje i Europa. Hvis indlandsskibsfartens fulde potentiale skal realiseres, skal en række forhindringer dog ryddes af vejen, og rammevilkårene forbedres. Det er på den baggrund, at Kommissionen fremsætter sit forslag til handlingsprogram om fremme af transport ad indre vandveje. Ifølge forslaget skal der endvidere etableres støtteprogrammer og retningslinier for disse.

Deltagerne i højniveaumødet i Wien 14. – 15. februar 2006 var udover europæiske flodstater – herunder både EU medlemslande og ikke EU medlemslande – også flere internationale flodkommissioner, FN's Økonomiske Kommission for Europa, mellemstatslige organisationer samt erhvervsorganisationer.

Konklusionen på mødet var støtte til EU-Kommissionens forslag til et integreret EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje, og EU blev anmodet om at koordinere det fortsatte arbejde med at implementere handlingsprogrammet. Det blev dog samtidig understreget, at subsidiaritetsprincippet skal respekteres. Endvidere skal både EU og flodstaterne arbejde for, at de nødvendige finansielle midler tilvejebringes til programmets implementering. Endelig skal miljøbeskyttelse indgå som et vægtigt element i fremtidige projekter vedrørende udviklingen af indlandsskibsfarten.

Mødets konklusioner har primært relevans for de europæiske lande, der har indre vandveje. Danmark har ingen indre vandveje.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig i sagen.

3. *Nærhedsprincippet*

Kommissionen forholder sig ikke særskilt til nærhedsprincippet i meddelelsen. De europæiske indre vandveje er dog af natur internationale og må derfor også reguleres internationalt frem for nationalt. Der eksisterer af samme grund allerede en række internationale aftaler om de europæiske indre vandveje.

Regeringen finder på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

4. *Gældende dansk ret*

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

5. *Høring*

Det er ikke skønnet nødvendigt at sende meddelelsen i høring.

6. *Andre landes holdninger*

På arbejdsgruppemødet (søfart) den 10. marts 2006 blev meddelelsen mødt med overvejende positive tilkendegivelser. Kommissionen oplyste på mødet, med hensyn til de statsstøtteforslag, der fremgår af handlingsprogrammet, at der ikke vil blive tale om EU-midler, men alene midler fra de medlemslande, der har indre vandveje. Kommissionen ville blot udarbejde retningslinier for statsstøtten på området.

7. *Foreløbig dansk holdning*

Meddelelsen har primært relevans for medlemslande, der har indre vandveje. Danmark har ingen indre vandveje. De danske interesser begrænser sig derfor til at sikre, at de tiltag, der senere følger af meddelelsen, ikke udmønter sig i konkurrenceforvridning eller tekniske handelshindringer over for søgående skibe, der lejlighedsvis kunne befinde sig på de indre vandveje i Europa, men blot styrker integreringen af indlandsskibsfart i transport- og logistikkæden.

8. *Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser*

Meddelelsen i sig selv indebærer ikke lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser, og da Danmark ingen indre vandveje har, forventes meddelelsens senere udmøntning i konkrete tiltag derfor heller ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark. Handlingsprogrammet forventes alene at skulle finansieres af de medlemslande, der har indre vandveje, hvorfor meddelelsen ikke må forventes at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

9. *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Danmark har ingen indre vandveje. Meddelelsens senere udmøntning i konkrete tiltag forventes derfor ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Danske skibe befinder sig kun undtagelsesvis på de indre europæiske vandveje. Meddelelsens senere udmøntning i konkrete tiltag forventes derfor ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

11. *Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg*

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 5: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådet forordning om fælles regler for civil luftfartssikkerhed (security) KOM (2005) 429

Revideret notat.

Resumé.

Kommissionens forslag skal erstatte forordning nr. 2320/2002 om etablering af fælles regler for civil luftfartssikkerhed (security) i EU. Disse regler har nu været i kraft i ca. 2½ år og erfaringer har vist, at reguleringen er for detaljeret, og der er behov for en forenkling af reguleringen. Der er derfor fremsat et forslag, som skal erstatte de gældende regler på området. Formålet er en bedre regulering baseret på fire principper: Enkelhed, harmonisering, klarhed og forøgelse af sikkerhedsniveauet.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er modtaget i engelsk sprogversion den 23. september 2005 og er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 80, stk. 2 og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet (artikel 251).

Reglerne i forordning nr. 2320/2002 blev indført på baggrund af de tragiske begivenheder i USA den 11. september 2001 og havde til formål at styrke den civile luftfartssikkerhed ved indførelse af fælles standarder for sikkerhedsmæssige foranstaltninger samt fælles tekniske specifikationer for udstyr, der skal anvendes til fremme af luftfartssikkerheden.

Erfaringerne har vist, at reguleringen er for detaljeret, og der er behov for en forenkling. Kommissionen finder det endvidere ikke særligt praktisk med så stor en detaljeringsgrad i rammelovgivningen, idet nødvendige ændringer bl.a. som følge af den tekniske udvikling er tidskrævende og besværlig.

Kommissionen foreslår derfor, at forordning nr. 2320/2002 erstattes med en ny forordning.

Forslaget har til formål at præcisere, forenkle og harmonisere de lovmæssige krav med henblik på at forbedre den samlede sikkerhed inden for civil luftfart.

Forslaget er en rammeforordning, som fastsætter nogle overordnede generelle principper for hvad der skal gøres for at sikre den civile luftfart. Yderligere lovgivning vil fastslå, hvordan man teknisk og proceduremæssigt sikrer den civile luftfart.

Forslaget omfatter alle civile lufthavne i medlemsstaterne, alle operatører der leverer ydelser til de civile lufthavne i medlemsstaterne, og alle der indenfor eller udenfor lufthavnen leverer varer eller ydelser til eller gennem civile lufthavne i medlemsstaterne.

Efter forslaget skal medlemsstaterne stadig have mulighed for at indføre strengere sikkerhedsmæssige foranstaltninger, men det skal ske på baggrund af en risikovurdering, og det skal være muligt for Kommissionen at undersøge disse strengere foranstaltninger, herunder beslutte om medlemsstaten må fortsætte med at følge dem.

I forhold til den eksisterende lovgivning er eneste nye sikkerhedsmæssige tiltag spørgsmålet vedrørende sikkerhed i flyet. Kommissionen foreslår i den forbindelse:

- at uautoriseret personale ikke skal have adgang til cockpittet under flyvningen,
- at de nødvendige sikkerhedsmæssige tiltag skal tages over for potentielt uregerlige passagerer,
- at våben ikke skal medbringes ombord med mindre en tilladelse er givet af den relevante medlemsstat,
- at flysikkerhedsvagter kun må indsættes ombord på et fly, hvis de nødvendige sikkerhedsmæssige betingelser og træning er opfyldt. Medlemsstaterne bibeholder rettigheden til ikke at godkende brugen af flysikkerhedsvagter ombord på fly, som de har givet licens.

Ifølge forslaget skal medlemsstaterne informere om foranstaltninger krævet af 3. lande, som adskiller sig fra sig fra de almindelige standarder i forslaget, til Kommissionen.

Kommissionen skal så have mulighed for at undersøge foranstaltningerne og beslutte, om det skal være muligt for medlemsstaten fortsat at efterleve disse foranstaltninger fra 3. lande.

Kommissionen skal så have mulighed for at undersøge foranstaltningerne og udarbejde en passende reaktion overfor 3. landet. Dette vil ske ved anvendelsen af forskriftsproceduren (Artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8).

Endvidere foreslår Kommissionen, at rammeforordningens tilhørende regulering skal være fortrolig. Baggrunden herfor er, at reguleringen indeholder oplysninger om almindelige foranstaltninger, standarder og følsomme flysikkerhedsmæssige oplysninger. Disse oplysninger skal kun være tilgængelige for dem, som har en legitim interesse i disse.

Det foreslås, at Kommissionen bistås af et udvalg. Dette vil ske ved anvendelsen af forskriftsproceduren (Artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8). Udvalget vil fastlægge de nærmere bestemmelser vedrørende implementeringen af forordningen.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

2. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser

- Forordning nr. 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart.
- Lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, med de ændringer, der følger af lov nr. 1074 af 17. december 2002, § 2 i lov nr. 323 af 5. maj 2004, lov nr. 475 af 9. juni 2004, § 2 i lov nr. 278 af 20. april 2005 og § 13 i lov nr. 581 af 24. juni 2005.

Forslaget erstatter forordning nr. 2320/2002, og finder direkte anvendelse i Danmark. Det har derfor ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

3. Høring

Kommissionens forslag er sendt i høring hos AOPA Danmark, Airport Coordination Denmark, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air, Danish Air Transport, Dansam, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Flyvelederforeningen, Dansk Industri, DALPA, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Københavns Lufthavne, LSG Sky Chefs, MyTravel Airways, North Flying, Novia, Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS, Fagforbundet 3F, Star Air, Aterling Airlines, Sun-Air of Scandinavia, Assoc. Of Travel Managers in Denmark, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Danmarks Rejsebureau Foreningen, De samvirkende Invalideorganisationer, Dansk Handicap Forbund og Forbrugerrådet.

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

DALPA anerkender, at man fra kommissionen side ønsker at lave nye fleksible og fælles regler.

I den forbindelse og set i lyset af, at både Crew og operatører skal have hverdagen til at hænge sammen, på en rimelig og sikker måde, har de med den tid til svar stillet til rådighed følgende kommentarer/indvendinger:

Article 3: (Anex 1.2.4 (5))

14. Background check: Her bør det være mere specifikt, hvad der undersøges for, og hvad der skal ligge til grund for en afvisning/udstedelse af id kort. Allerede nu er der set misbrug af reglen inden for EU. En mulighed var at bruge en regel lignende Article 5.

Dette vil også løse et af de store problemer pt. for crew, et fælles id kort.

Article 4. samt (article 14)

2 (b): En uddybning ”means” of ”aircraft check” , idet det er uacceptabelt, at der uden commanders viden bliver placeret genstande om bord i forbindelse med ”aircraft check” .

Anex 1.3. 1+2.

Her er virkelig brug for en ”clarification”, således at genstande der er nødvendig i forbindelse med flyvningens gennemførelse (commanders afgørelse) altid skal kunne medbringes.

Der er set mange forskellige fortolkninger af, hvad der må medbringes.

Anex 10. 1+4+5.

Her skal det klart fremgå, at det til en hver tid kræver commandors accept, og commander til en hver tid er øverste myndighed ombord, og derfor er den eneste der er ”authorizer”

Anex 11.2.

Her kan det formelle krav om et ”id kort” skabe problemer, idet tredje lande stadigvæk bruger certifikatet til som adgangs kort.

Afslutningsvis skal vi fra DALPA’s side tilkendegive vores store tilfredshed med, at In-flight security officer er et frivilligt organ for medlemslandene, samt det kræver en godkendelse fra hvert enkelt medlemsland.

De Samvirkende Invalideorganisationer anfører, at for mennesker med handicap er det væsentligt, at de opnår de samme muligheder for at fungere i samfundets aktiviteter, som alle andre – samt at vi indretter os, så løsninger i forhold til personer med handicap medfører mindst mulig gene.

I forbindelse med sikkerhedscheck ved flyrejser, er det derfor vigtigt, at lufthavnsmyndigheder, flyselskaber og handlingsselskaber har, og er forpligtet til at fastsætte rutiner og standarder for sikkerhedscheck af bagage, der tilgodeser de særlige forhold, der gør sig gældende i forbindelse med sikkerhedscheck af personer med handicap og handling, og sikkerhedscheck af hjælpemidler som eksempelvis kørestole m.v.

Dette indebærer, at der i forbindelse med selve indcheckningen skal tages højde for en nem og smidig sikkerhedsrutine, som respekterer ønsket fra personer med handicap om en lige så hurtig, respektfuld og effektiv sikkerhedsprocedure, som gives andre rejsende, samt at der tages højde for et effektivt, hurtigt og smidigt sikkerhedscheck af hjælpemidler. Dette skal indgå i planlægningen af selve sikkerhedsprocedurerne.

Desuden må sikkerhedsrutinerne ikke forhindre, at mennesker med funktionsnedsættelser får mulighed for på ligeværdig vis at benytte deres egne nødvendige hjælpemidler frem til gaten ved afgang, under transit samt fra gaten ved ankomst.

Erhvervsflyvernes Sammenslutning anfører, at de takker for Rapporten af 23. september 2005 fra Kommissionen vedrørende implementeringen af Regulation (EC) 2320/2002.

Det er påskønnet, at de får lejlighed til at følge med i implementeringen for medlemsstaterne.

De har ingen kommentarer til forslaget.

De imødeser imidlertid en afgørelse vedrørende finansiering som nævnt i andet afsnit på side 6 i EXPLANATORY MEMORANDUM, hvor vi håber, at der træffes beslutning om, at luftfarten ikke alene skal afholde udgifterne foranlediget af kravene til security.

Det vil medføre ulige konkurrencevilkår, hvis nogle medlemsnationer afholder disse udgifter, og Danmark kræver disse udgifter afholdt af luftfarten.

Mytravel anfører, at vedrørende revision af de fælles regler om sikkerhed i luftfarten har de følgende to kommentarer.

Article 11 - Air carrier security programme

Det fremgår af artiklen, at et flyselskab skal have et security program der opfylder såvel den nye resolution som det nationale luftfarts security program i den medlemsstat " from which it provides services".

Dette burde være "in which it holds its AOC" eller "in which it holds its license".

Begrundelse: En national myndighed vil have vanskeligt ved at godkende et flyselskabs security program hvis det indeholder procedurer, der adskiller sig fra det pågældende lands procedurer. Samtidig er det stort set umuligt for et flyselskab at kende alle andre nationale procedurer, idet en del procedurer, der er selskabernes ansvar, udføres af lokale myndigheder i overensstemmelse med de lokale krav.

Evt. yderligere krav på toppen af et nationalt godkendt security program vil herefter være en sag mellem det enkelte flyselskab og den pågældende myndighed.

Annex 1.2.4 Crew identification card.

Der bør f. eks. stå "Before being issued with an *official* crew identification card,

Begrundelse: De ser ikke at dette begreb er entydigt og er beskrevet på en måde, så der ikke er tvivl om, hvad et sådan kort er. Så vidt det er os bekendt, så er der en del selskaber, der selv udsteder ID-kort til deres medarbejdere incl. Crew, og sådanne kort forudsætter ikke, at der er gennemført at baggrundscheck inden udstedelse og man kan vel næppe stille et sådan krav til et selskab.

Kravet kan stilles i lande, hvor man fra en officiel myndigheds side udsteder et officielt "crew identification card".

Alternativt, så må "Crew identification card" defineres entydigt i Article 3.

SAS anfører, at SAS kan fuldt ud tilslutte sig det overordnede formål med forslaget til revisionen af de gældende regler på security-området (2320/2002), nemlig en forenkling af forordningen mod et overordnet styringsdokument og en større grad af harmonisering gennem vedtagelse af gennemførelsesbestemmelser i komitologi-procedure. Denne konstruktion indebærer efter SAS' opfattelse også den oplagte fordel, at regelfastsættelsen gøres mere fleksibel og håndterlig.

SAS har noteret, at forslaget ikke adresserer spørgsmålet om finansiering af de meget betydelige omkostninger til sikkerhed, som i dag bæres af luftfarten og dens kunder. SAS hæfter sig derfor også ved, at Kommissionen senere på året vil offentliggøre en meddelelse om spørgsmålet.

SAS har derudover følgende konkrete kommentarer til forslaget til en ny forordning:

1. Kravet i den gældende artikel 5, stk. 5 i 2320/2002 om etablering af et nationalt sikkerhedsuddannelsesprogram er udgået i forslaget. SAS finder dette uheldigt, idet det er et væsentligt element i harmoniseringen af reglerne på området og skabelsen af ens rammevilkår. SAS skal derfor anmode om, at dette krav på linie med krav til andre programmer (forslagets artikel 8 ff.) bevares i en ny forordning, idet dog den nærmere udformning af programmerne kan fastsættes i gennemførelsesbestemmelserne.

2. I forslaget er indført en ny bestemmelse i artikel 6. SAS er fuldstændig enig i, at det kan være stærkt problematisk, at tredjelande pålægger særlige sikkerhedskrav. SAS er dog uforstående overfor Kommissionens forslag til, hvorledes dette skal håndteres.

I praksis foregår det ofte således, at europæiske/danske luftfartsselskaber direkte af tredjelandsmyndigheder bliver pålagt særlige sikkerhedsforanstaltninger ved beflyvning af det pågældende land. Manglende opfyldelse heraf vil medføre bortfald af retten til at trafikere tredjelandet. SAS har tidligere henledt de danske myndigheder på denne problemstilling og anmodet om, at dette håndteres de pågældende landes myndigheder imellem i henhold til de gældende bilaterale luftfartsaftaler.

Teksten i artikel 6 er på ingen måde en løsning på dette problem, men har derimod indbygget den risiko, at luftfartsselskaberne bliver fanget mellem modstridende pålæg fra EU og tredjelande, hvilket i sidste instans kan indebære, at den pågældende beflyvning må ophøre. Kommissionen og medlemslandene bør i stedet sikre, at der fremover etableres fælles procedurer, som ikke bringer luftfartsselskaberne i denne situation.

3. I det gældende bilag til 2320/2002 er i afsnit 6 blandt andet beskrevet, at fragtagenter skal være godkendt af den relevante myndighed. Dette krav er udgået i det reviderede bilag. SAS er af den opfattelse, at der fortsat skal bestå et krav om, at fragtagenter m.v. godkendes af en national myndighed. Begrundelsen herfor er, at der herved skabes sikkerhed for ens vilkår ikke mindst på omkostningssiden for alle operatører i det pågældende medlemsland.

4. I afsnit 10 i bilaget til forslaget er indført bestemmelser om in-flight security foranstaltninger, hvilket den gældende forordning ikke indeholder bestemmelser om. SAS finder det betænkeligt at inkludere bestemmelser herom i EU's regelsæt. De henhører ikke naturligt under de gældende EU-bestemmelser, ligesom området i øvrigt reguleres af blandt andet JAR OPS, subpart S. Afsnittets indhold bærer da også præg heraf. Indførelse af EU-bestemmelser på området bidrager således ikke til den tilstræbte forenkling og harmonisering, men snarere til uklarhed om de såvel de formelle som de indholdsmæssige krav.

Endelig vil SAS gerne på ny henlede opmærksomheden på vigtigheden af en struktureret og løbende dialog om sikkerheden i luftfarten på såvel EU- som nationalt plan. Erfaringen har efter SAS' overbevisning illustreret, at denne dialog har været mangelfuld. Alle parter har naturligvis en fælles interesse i, at sikkerhedsforanstaltningerne til enhver tid imødekommer behovet for disse. Der har imidlertid været betydelige vanskeligheder med at omsætte regler og bestemmelser til den praktiske verden. Implementeringen af reglerne har således i visse tilfælde været forbundet med betydelige gener og uforholdsmæssige omkostninger, ligesom der i visse tilfælde samtidig kan stilles spørgsmål ved den sikkerhedsmæssige værdi.

Kommissionen bør derfor i forbindelse med initiativer og forslag på området forpligte sig til at inddrage industrien ved drøftelse af både rammebestemmelser og implementeringsbestemmelser.

I forlængelse af Transport- og Energiministeriets fokus på koordination af sikkerhed og beredskab på transportområdet ville det desuden være naturligt at etablere en national samarbejdsstruktur på området for luftfartssikkerhed – en struktur som hidtil har været fraværende. En sådan struktur skal sikre, at der på overordnet niveau med inddragelse af branchen løbende kan drøftes behovet for rammebetingelser og disses udformning eventuelt i samspil med andre transportformer.

Ligeledes bør der etableres et forum med alle betydende interessenter (luftfartsselskaber, lufthavne, SLV og relevante politimyndigheder), hvis opgave det er at drøfte den mest hensigtsmæssige praktiske tilrettelæggelse af sikkerhedsarbejdet.

Fagforbundet 3F anfører, at de følgende kommentarer til forslaget:

Annex på side 21 punkt 1.2 og punkt 1.3. De mener, teksten er uklar og lægger op til en kompliceret procedure, som vil vanskeliggøre arbejdet unødigt.

Annex på side 22 punkt 3. Behovet for dette check er der ikke. Passagerne er jo blevet checket.

Annex på side 25 punkt 8 og 9. De har meget svært ved at se, hvordan disse procedurer skal udføres i praksis og begge punkter er overflødige, hvis den øvrige kæde af sikkerhedsforanstaltninger virker.

Annex på side 25 punkt 10 stk. 5. Ud fra almen interesse bør passagerer oplyses om tilstedeværelsen af en "in-flight security officer", så de har mulighed for at tage et andet fly, hvor sikkerheden er tilstrækkelig stor til, at tilstedeværelsen af en "in-flight security officer" er unødvendig.

4. Dansk holdning.

Fra dansk side er man generelt positivt indstillet overfor forslaget fra Kommissionen. Danmark kan støtte en forenkling af den eksisterende forordning. Man kan derfor også støtte princippet om en rammeordning, der fastlægger de overordnede generelle principper for, hvad der skal gøres for at sikre den civile luftfart. Den yderligere lovgivning, der fastlægger, hvordan man teknisk og proceduremæssigt sikrer den civile luftfart, vedtages i en komitologi-procedure.

Danmark finder principielt ikke at våben bør medtages i fly, idet dette kan indebære en sikkerhedsmæssig risiko i forhold til flysikkerheden. I de tilfælde hvor der foreligger en konkret trussel mod en flyvning og denne ikke kan elimineres ved sikkerhedsmæssige tiltag på landjorden inden afgang, finder Danmark at flyafgangen bør aflyses.

Danmark lægger derfor afgørende vægt på, at medlemslandene selv kan forbyde våben og in-flight security officers på fly til, fra eller over en medlemsstats territorium, uanset hvor flyet er registreret.

Fra dansk side finder man endvidere, at der bør findes en metode for at skabe fælles EU-tilgang i forhold til security-krav for tredjelande. Det er væsentligt, at dette ikke går unødvendigt ud over flyselskabernes mulighed for at operere til og fra 3. lande.

5. Forhandlingssituation

Forslaget er behandlet i Transportarbejdsgruppen på 7 møder og er generelt er blevet positivt modtaget af medlemslandene.

En række lande har parlamentariske forbehold.

Der er sket pæne fremskridt på møderne, men der er fortsat tre væsentlige udeståender. Det ene er et ønske om at der skal ske en harmonisering af baggrundschecks for personale, herunder piloter. Det

andet er spørgsmålet om, hvorvidt strengere sikkerhedskrav, der indføres af medlemslandene, skal godkendes i en komitéprocedure som foreslået af Kommissionen, eller blot anmeldes til Kommissionen som medlemslandene ønsker. Det tredje er udformningen af eventuelle bestemmelser om sikkerhed inde i fly (sky marshalls m.v.)

6. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

I forslaget er der ikke taget stilling til, hvem som skal bære omkostningerne.

I Danmark har man valgt at lade luftfartsbranchen bære omkostningerne. Forslaget har således ikke statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget vurderes umiddelbart kun at have begrænset økonomiske konsekvenser for luftfartsbranchen udover de udgifter, som er resultat af den gældende forordning. Forslaget har ikke umiddelbart væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at de nuværende regler nu har været i kraft i ca. 2½ år og erfaringer har vist, at reguleringen er for detaljeret, og der er behov for en forenkling af reguleringen. Der er derfor fremsat et forslag som skal erstatte de gældende regler på området. Formålet er en bedre regulering baseret på fire principper: Enkelhed, harmonisering, klarhed og forøgelse af sikkerhedsniveauet.

Kommissionen finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, fordi luftfartssikkerhed i sin natur gælder hele fællesskabets område. Desuden hæver en fællesskabstilgang til luftfartssikkerhed de generelle standarder og den gensidige tillid mellem medlemsstaterne. Herudover kan luftfartsindustriens rammevilkår lettes betydeligt ved fælles EU-regler frem for 25 forskellige sæt nationale regler.

Det er på den baggrund regeringens opfattelse, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet der er tale om ændring af en eksisterende forordning, og idet sikring af luftfarten bedre kan varetages af Fællesskabet.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Forslaget blev forelagt Europaudvalget den 2. december 2005 til orientering.

Dagsordenspunkt 6: Forslag til forordning om oprettelse af et fællesforetagende, som skal udvikle den nye generation af europæisk lufttrafikstyringssystem (SESAR), KOM (2005) 602

Nyt notat.

Resumé

Med henblik på at etablere en højtudviklet lufttrafikinfrastruktur i EU, som vil muliggøre en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten, foreslår Kommissionen, at der oprettes et fællesforetagende, som skal samle forsknings- og udviklingskræfter i Fællesskabet og udvikle den nye generation af europæisk lufttrafikstyringssystem (SESAR).

1. Formål og indhold

Meddelelsen og det tilhørende forslag er vedtaget af Kommissionen den 25. november 2005 og er fremsendt til rådssekretariatet den 29. november 2005 i en engelsk sprogversion. Meddelelsen omhandler baggrunden for og formålet med iværksættelse af et projekt om udvikling af en ny generation af europæisk lufttrafikstyringssystem (SESAR), mens selve forslaget har til formål at oprette et fællesforetagende (SESAR-fællesforetagendet), som skal stå for SESAR-projektet.

Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 171 og skal vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter høring af Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg, jf. traktatens artikel 172.

Oprettelsen af et fællesforetagende er også benyttet i forbindelse med gennemførelsen af udviklingsfasen for GALILEO-programmet, jf. forordning nr. 876/2002.

SESAR-projektet udgør den teknologiske platform for det fælles europæiske luftrum, som er ved at blive ført ud i livet efter vedtagelsen i 2004 af fællesskabslovgivningen herom, jf. lovpakken om det fælles europæiske luftrum, der består af forordningerne 549/2004 ("rammeforordningen"), 550/2004 ("luftfartstjenesteforordningen"), 551/2004 ("luftrumsforordningen") og 552/2004 ("interoperabilitetsforordningen").

SESAR-projektet skal give Fællesskabet en højtudviklet lufttrafikinfrastruktur, som vil muliggøre en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten, hvor man drager fordel af de teknologiske fremskridt fra programmer som eksempelvis GALILEO (satellit radionavigation).

SESAR-projektet har ifølge forslaget forskellige faser. Første fase er definitionsfasen, hvor man skal definere de forskellige teknologiske tiltag, moderniseringsprogrammernes prioritering og de operationelle implementeringsplaner. Definitionsfasen er allerede i gang og finansieres med 30 mio. euro af Fællesskabet af budgettet for de Transeuropæiske Netværk og 30 mio. euro af Eurocontrol, der er en europæisk organisation, der blandt andet har til opgave at etablere fælles principper for udnyttelsen af luftrummet i Europa.

Definitionsfasen udføres under Eurocontrols ansvar og skal slutte i 2007 med en plan til modernisering af lufttrafikstyringssystemet i Fællesskabet.

Derefter følger implementeringsfasen, hvor ovennævnte moderniseringsplan skal føres ud i livet i to trin, et udviklingstrin fra 2008 til 2013 og et udnyttelsestrin fra 2014 til 2020. På udviklingstrinnet skal de teknologiske baser, der skal udgøre grundlaget for den nye generation af systemer, etableres. På udnyttelsestrinnet vil installeringen af de nye systemer ske i stort omfang og udbredt implementering af relaterede funktioner vil finde sted.

Ifølge forslaget er det SESAR-fællesforetagendets opgave at føre udviklingsaktiviteterne i SESAR-projektets implementeringsfase ud i livet, dvs. på udviklingstrinnet, som varer fra 2008 indtil udgangen af 2013, hvorefter SESAR-fællesforetagendet ophører. Det sidste trin, udnyttelsestrinnet vil skulle gennemføres og finansieres af industrien.

SESAR-fællesforetagendet skal indgå en aftale med Eurocontrol, hvorefter Eurocontrol skal dele resultaterne af definitionsfasen med fællesforetagendet, og hvor Eurocontrol får ansvar for visse opgaver i forbindelse med implementeringsfasen, herunder blandt andet organisering af forskning, udviklings og valideringsaktiviteter samt det overordnede ledelsesansvar for den fælles udvikling af de fremtidige systemer.

SESAR-Fællesforetagendet vil have status som en juridisk person, som kan erhverve og råde over løsøre og fast ejendom og som kan være part i retssager. Fællesforetagendet anses som et internationalt organ.

Det Europæiske Fællesskab, repræsenteret ved Kommissionen, skal sammen med Eurocontrol være stiftende medlemmer i SESAR-fællesforetagendet. Endvidere vil den Europæiske Investeringsbank, tredjelande og ethvert andet privat eller offentligt foretagende kunne blive medlemmer.

Finansieringen af SESAR-fællesforetagendet vil ske via bidrag fra dets medlemmer og derudover muligvis også ved opkrævning af ruteafgifter i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen om det fælles europæiske luftrum. I henhold til den såkaldte luftfartstjenesteforordning kan der blandt andet opkræves afgifter til finansiering af projekter, der sigter mod at forbedre de kollektive luftfartsinfrastrukturer. Kommissionen anfører, at dens analyser viser, at finansieringsbehovet for fællesforetagendet årligt vil være ca. 300 mio. euro, hvoraf Fællesskabet forventeligt vil bidrage med 100 mio. euro, Eurocontrol med 100 mio. euro og industrien og andre (eksempelvis luftfartsselskaberne via de ovennævnte ruteafgifter) med 100 mio. euro.

Fællesskabets bidrag kan betales fra rammeprogrammerne for forskning og teknologisk udvikling og budgettet for de Transeuropæiske Netværk og skal ophøre ved udløbet af perioden for udviklingstrinnet, dvs. ved udgangen af 2013, hvor også fællesforetagendet ophører.

SESAR-Fællesforetagendet vil blive placeret i Bruxelles for at lette kommunikationen mellem de bidragsydende medlemmer, herunder ikke mindst Eurocontrol.

SESAR-fællesforetagendet vil blive organiseret med en bestyrelse og en administrerende direktør.

Ifølge forslaget skal bestyrelsen blandt andet have ansvaret for at udstikke retningslinier og tage nødvendige beslutninger for implementeringen af SESAR-projektet og udøve den overordnede kontrol hermed, træffe afgørelse om optagelse af nye medlemmer og udpege den administrative direktør, bestemme summen og procedurerne for de betalende medlemmers finansielle bidrag samt vedtage finansielle bestemmelser for fællesforetagendet.

Bestyrelsen skal ifølge forslaget bestå af en repræsentant fra hver af fællesforetagendets medlemmer, en repræsentant fra luftrumsbrugerne (passagererne), en repræsentant fra luftfartstjenesteudbydere, en repræsentant fra udstyrsfabrikanterne, en repræsentant fra lufthavnene og en repræsentant fra de organer, der repræsenterer personalet i lufttrafiktjenestesektoren. Kun repræsentanterne fra fællesforetagendets medlemmer og repræsentanten fra luftrumsbrugerne har stemmeret.

Medlemmernes stemmer skal være proportionale med deres medlemsbidrag, dog skal Fællesskabet og Eurocontrol mindst have 30 % af stemmerne. Repræsentanten for luftrumsbrugerne skal mindst have 10 % af stemmerne. Afgørelser træffes som udgangspunkt med simpelt flertal og ved stemmelighed har Fællesskabet den afgørende stemme. Bestyrelsen skal holde møde mindst to gange om året.

Den administrative direktør skal ifølge forslaget have ansvaret for den daglige ledelse af fællesforetagendet og dets lovlige repræsentanter. Den administrerende direktør udpeges af bestyrelsen på forslag fra Kommissionen. Den administrerende direktør skal udføre sine opgaver fuldstændigt uafhængigt. Den administrerende direktør skal lede gennemførelsen af SESAR-projektet inden for de retningslinier, som bestyrelsen har udstukket og er ansvarlig overfor bestyrelsen.

2. Gældende dansk lovgivning på området

Der findes ikke dansk lovgivning på området.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos følgende organisationer og virksomheder: AOPA Danmark, DANSAM, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Københavns Lufthavne A/S, Autoriserede danske flyværksteder, Danske Pilotorganisationers Samråd, Flyvebranchens Personaleunion, Billund Lufthavn; Dansk Industri, Kongelig Dansk Aeroklub og SAS.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning anfører, at da SESAR nærmest er på forskningsstadiet, og der som følge heraf ikke er udarbejdet specifikationer, må ikrafttrædelsestidspunkt og etableringsomkostninger være fastsat på baggrund af mere eller mindre pålidelige skøn. Erfaringer fra andre projekter som f.eks. GALILEO viser betragtelige forsinkelser samt store overskridelser af de i starten skønnede etableringsomkostninger. Det samme må forventes at blive tilfældet for SESAR.

Ligesom Terma og Roving allerede medvirker i GALILEO og er ved at indgå yderligere kontrakter for trecifrede millionbeløb, forudsætter Erhvervsflyvningens Sammenslutning, at dansk industri også vil komme til at medvirke ved fremstilling og etablering af SESAR.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning har bemærket, at luftfarten ifølge forslaget skal være med til at betale projektet gennem pålagte afgifter, hvilket sammenslutningen anser for urimeligt, men da luftfarten således bliver en slags aktionær, bør en passende del af systemets forventede indtjening komme luftfarten til gode, eventuelt ved reduktion af afgifterne til Eurocontrol samt diverse gebyrer.

Dansk Industri (DI) støtter fuldt ud endemålet, nemlig skabelsen af det fælles europæiske luftrum og er enig i, at der er behov for udviklingen af SESAR som den tekniske forudsætning herfor, samt at dette bedst sker gennem etableringen af et fællesforetagende.

Overordnet finder DI dog forslaget svært gennemskueligt såvel i teknisk, økonomisk og juridisk henseende, ligesom der synes at være en række spørgsmål, som savner en nærmere afklaring.

DI finder det ikke klart om der - set med brugernes øjne - kan være uvedkommende hensyn bag kommissionens forslag i form af eksempelvis industrielle interesser, budgetmæssige procedurer, institutionelle forhold m.v. Efter DI's opfattelse er det afgørende kontinuerligt at fastholde, at etableringen af et fælles europæisk luftrum anskues ud fra en betragtning om at skabe værdi for brugerne/kunderne.

DI er af den opfattelse, at lufttrafikstyring skal anskues som en leverance til luftfartsselskaberne på linie med andre leverancer. Luftfartsselskaberne efterspørger som bekendt hos leverandørerne af lufttrafiktjenesterne en mere effektiv afvikling af trafikken i luftrummet. Lufttrafiktjenesterne må på den baggrund i samarbejde med deres leverandører og kunder udarbejde en business case for en udvikling af det relevante produkt, som skal danne baggrund for den nødvendige finansiering i form af tilskud fra offentlige programmer og lån.

Konklusionen heraf er ifølge DI, at det er industrien, der bør være drivkraften i udviklingen af SESAR. Da en effektiv afvikling af trafikken i luftrummet samtidigt har en samfundsmæssig og strategisk betydning for EU og EU-landene, er det naturligt, at disse og andre europæiske institutioner bidrager til etableringen af SESAR i form af økonomiske tilskud og får indflydelse på processen.

DI finder, at kommissionen i sit forslag ikke har udarbejdet en tilstrækkelig business case som grundlag for det videre arbejde – nemlig udviklingstrinnet i fællesforetagendet. Inden en sådan business case gennemføres, ville det være naturligt først at afslutte definitionsfasen. Uden en klar business case er der tvivl om, hvad den foreslåede finansiering i fællesforetagendet rent faktisk skal anvendes til, og hvorvidt der er tale om en fornuftig investering.

DI finder i øvrigt ikke, at der er klarhed over sammenhængen mellem udviklingstrinnet og udnyttelsestrinnet, hvor sidstnævnte i forhold til forslaget ikke skal gennemføres indenfor rammerne af fællesforetagendet.

Det er DI's opfattelse, at forslaget skaber usikkerhed om ansvar og roller med den af Kommissionen foreslåede styringsmodel for fællesforetagendet. Det synes således uhensigtsmæssigt, at Eurocontrol er medstifter af og sidder i bestyrelsen for fællesforetagendet på den ene side og samtidigt på den anden side optræder som leverandør i forhold til fællesforetagendet.

DI anfører, at det er udbydere af lufttrafiktjenesterne og deres leverandører, der har ansvaret for leverancen af slutproduktet. I sidste instans er det brugerne, der betaler for produktet og bærer risikoen for dets praktiske anvendelse. Fællesforetagendet bør derfor i langt højere grad, end tilfældet er i forslaget, styres af repræsentanter for luftfarten; kunder (luftfartsselskaber), leverandører (udbydere af lufttrafiktjenester) og underleverandører (industrien) og dets organisationer. Under alle omstændigheder bør der tilstræbes en bedre balance mellem industrien og de institutionelle repræsentanter i styringen af fællesforetagendet.

DI er ikke enig i den foreslåede finansiering af projektet, som ifølge forslaget skal ske ved præfinansiering fra Fællesskabet, Eurocontrol og industrien, herunder luftfartsselskaberne, eventuelt via enroute-afgifterne.

DI erindrer i den forbindelse om, at Eurocontrol i forvejen er fuldt brugerfinansieret af luftfartsselskaberne. Den foreslåede finansieringsmodel vil således kunne resultere i, at luftfartsselskaberne skal bidrage med to tredjedele af præfinansieringen af fællesforetagendet.

DI finder, at præfinansiering som udgangspunkt er et usundt princip for finansiering af investeringer. DI er imidlertid enig i, at der, projektets karakter taget i betragtning, i vidt omfang er behov for præfinansiering. Det bør dog tilstræbes, at dette alene sker via tilskud fra offentlige programmer som de i forslaget nævnte EU-forsknings- og udviklingsprogrammer, Transeuropæiske Netværk mv., og at den resterende finansiering sker via optagelse af lån.

DI finder derfor, at der som nævnt bør udarbejdes en business case af en sådan validitet, at udviklingstrinnet i regi af fællesforetagendet kvalificerer til en lånefinansiering også gerne på lempelige vilkår gennem bl.a. den Europæiske Investeringsbank.

Hvis der herefter fortsat måtte vise sig et behov for præfinansiering, og en sådan skal betales af luftfartsselskaberne direkte eller via Eurocontrol henleder DI opmærksomheden på de af ICAO fastslåede principper om præfinansiering af investeringer i *Polices on Charges for Airports and Air Navigation Services*.

4. Dansk holdning

Den danske regering er generelt positivt indstillet overfor forslaget fra Kommissionen, idet man er enig i målet om at opnå en højtudviklet lufttrafikinfrastruktur, som vil muliggøre en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten, og at midlet til at opnå dette mål er SESAR-projektet og oprettelsen af SESAR-fællesforetagendet.

Regeringen lægger dog vægt på, at få belyst nærmere, hvad det er, fællesforetagendet skal udvikle, hvordan dette skal udnyttes og konsekvenserne for de eksisterende nationale lufttrafiktjenesteudbydere.

Regeringen lægger desuden vægt på at få større klarhed over såvel budgetterne for som finansieringen af projektet, herunder om det er sandsynligt at industrien vil medfinansiere, og hvad konsekvenserne bliver, hvis ikke industrien vil medfinansiere.

Regeringen lægger endvidere vægt på, at der skabes vished for, at der er tilstrækkelig hjemmel i luftfartstjenesteforordningen til at opkræve ruteafgifter til delvis finansiering af projektet, og i givet fald, at ICAO's kriterier for præfinansiering af projekter er opfyldt.

Regeringen lægger for så vidt angår budgetterne og finansieringen i øvrigt vægt på, at medlemslandene sikres indflydelse, og at der lægges et loft over den del, der evt. kan finansieres ved opkrævning af ruteafgifter med hjemmel i luftfartstjenesteforordningen.

Regeringen lægger herudover vægt på, at der sikres en hensigtsmæssig styring af projektet, herunder at medlemslandenes har mulighed for at have indflydelse på styring af SESAR-projektet efter fællesforetagendet er etableret, eksempelvis ved repræsentation i fællesforetagendets bestyrelse.

Regeringen vil i øvrigt arbejde for, at der fastlægges kriterier for de beslutninger bestyrelsen for fællesforetagendet skal træffe, eksempelvis i forbindelse med optagelse af nye medlemmer og overdragelse af rettigheder ved fællesforetagendets afvikling.

5. Forhandlingssituationen

Forslaget har endnu ikke været drøftet i Rådet. På det kommende rådsmøde vil formandskabet give en statusrapport for arbejdet med forslaget.

6. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og andre konsekvenser

I perioden 2007-2015 forventes såvel EU som Eurocontrol årligt at bidrage med 100 mio. euro hver. En væsentlig del af Eurocontrol's aktiviteter finansieres i sidste instans af luftrumsbrugerne. Midlerne fra EU forventes at komme fra EU's forsknings- og udviklingsbudgetter og fra budgettet for de transeuropæiske transportnet. Det årlige danske bidrag til EU udgør ca. 2 % af EU-budgettet og set i forhold hertil kan den danske stats udgifter til SESAR-projektet indirekte opgøres til 2 mio. euro. Det forventes dog ikke, at SESAR-projektet vil indebære et højere dansk bidrag til EU. Den resterende del af udgifterne (100 mio.euro årligt) til SESAR-projektet forventes finansieret af industrien.

På lang sigt vurderes de samfundsøkonomiske konsekvenser af SESAR-projektet at være positive. Et af formålene med SESAR-projektet er at sikre en koordineret udvikling af lufttrafikstyringssystemer i Europa - blandt andet med henblik på at tage et proaktivt skridt for at bryde tendensen til stadigt stigende omkostninger til lufttrafikstyring i Europa.

Som nævnt vil finansieringen af SESAR-fællesforetagendet delvis kunne ske via opkrævning af ruteafgifter. På kort sigt kan det betyde højere omkostninger for luftfartsselskaberne og dermed en højere pris på flybilletter, men på sigt skulle luftfartsselskabernes omkostninger kunne reduceres.

Kommissionen har fået gennemført en omfattende cost-benefit analyse af SESAR-projektet og anslår i den forbindelse, at projektets nutidsværdi er mere end 20 mia. euro. De største samfundsøkonomiske gevinster opstår som følge af blandt andet øget produktivitet i lufttrafikstyringen og mere direkte flyvninger. Ifølge Kommissionen vil SESAR-projektet, særlig ved udnyttelse af mulighederne i GALILEO-programmet (satellit radionavigation), medføre mere direkte flyruter og dermed mindre forbrug af brændstof, hvilket vil betyde en reduktion i udslippet af drivhusgasser på 4 - 6% pr. flyvning. Kommissionen anfører endvidere, at dette sammen med de nye start- og landingssystemer vil optimere

flyveruterne omkring lufthavnene, hvilket vil forbedre forholdene for befolkningen omkring lufthavnene.

7. Nærhedsprincippet

I sit forklarende memorandum nævner Kommissionen, at det fælles europæiske luftrum i sin natur er overnational. Det indebærer særligt oprettelsen af funktionelle grænseoverskridende luftrumsblokke. Med sådanne luftrumsblokke er ruter og luftrumsstrukturer ikke længere defineret efter nationale grænser, men efter de reelle trafikstrømme. De nye lufttrafikstyringssystemer, som særligt skal benyttes til det fælles europæiske luftrums funktionelle luftrumsblokke, kan ikke begrænses til nationale forhold. Endvidere vil de nye teknologier, der implementeres, kræve luftfartøjsudstyr, som ikke meningsfuldt kan begrænses til et rent nationalt teknologisk valg. Endelig er der en sådan uoverensstemmelse mellem luftfartøjsudstyret og hvad medlemsstaternes lufttrafikstyringssystemer kan præstere, at harmonisering på europæisk plan er nødvendig.

Desuden nævner Kommissionen, at den industri, der leverer udstyr til de europæiske lufttrafiktjenester arbejder i et nichemarked, hvor der stort set ikke findes ”hyldevarer”, eftersom hvert kontrolsystem er installeret og tilpasset lokale forhold, hvilket medfører en høj enhedspris, som påvirker industriens muligheder for investeringer i teknologisk nyskabelse, hvilket igen er en svaghed i forhold til den konkurrerende amerikanske industri, som drager fordel af et stort indre marked i USA.

På denne baggrund finder Kommissionen, at målene med forslaget ikke kan nås tilstrækkeligt på nationalt plan.

Endvidere finder Kommissionen, at et offentligt-privat partnerskab, som er nødvendigt for at maksimere de nødvendige synergier for nyskabelse og for at kunne samarbejde med tredjelande, kun kan etableres på europæisk niveau.

EU's ageren på området vil tillade rationalisering af udviklingsprogrammer og betydelig interoperabilitet mellem de installerede systemer, hvilket vil resultere i betydelige besparelser. Standardiseringen af systemer i Europa og udskiftningen af forældede teknologier vil også føre til betydelig forbedring af sikkerheden for lufttrafikstyringen i Europa.

Ydermere viser beregninger, at SESAR-projektet vil bidrage betydeligt til europæisk vækst og jobskabelse i Europa ved at forbedre lufttransportsaktiviteternes præstationsevne og forøge konkurrence-dygtigheden for den europæiske luftfartssektor.

Kommissionen anfører endelig, at der i forslaget kun indgår de forhold, som er nødvendige og formålstjenlige, og at forslaget således er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet udviklingen af den nye generation af europæisk lufttrafikstyringssystem på grund af systemernes overnationale natur bedst kan løses på fællesskabsplan. Endvidere finder regeringen, at SESAR-projektet er af en størrelsesorden, der alene giver mening på fællesskabsniveau.

8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 7: Eksterne relationer på luftfartens område.

a.) EU-USA relationer: åbent luftfartsområde.

b.) EU-Rusland: Overflyvning over Sibiren.

Revideret notat.

1. Baggrund og indhold.

Efter EF-Domstolens dom i 2002 om uforeneligheden af medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler med Traktaten på en række punkter (den såkaldte "open skies"-dom) er der udviklet et nyt "regime" for medlemslandenes og Fællesskabets luftfartsrelationer med tredjelande.

Heri indgår Rådets mandat af juni 2003 til Kommissionen til at indlede forhandlinger med tredjelande om at erstatte visse bestemmelser i samtlige eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med Fællesskabs-"standardklausuler" (det såkaldte horisontale mandat) med henblik på at bringe de bilaterale aftaler i overensstemmelse med Traktaten. Der er ikke mindst tale om en klausul, der muliggør udpegning over for det pågældende tredjeland af EU-luftfartsselskaber uanset nationalitet. Kommissionen har gennemført eller er i færd med forhandlinger med et stort antal tredjelande under dette mandat.

I det nye "regime" indgår desuden Rådets udvidede mandat af juni 2003 til Kommissionen til fortsatte forhandlinger mellem Fællesskabet og USA om etablering af et åbent luftfartsområde. Der er på denne basis for få måneder siden opnået enighed om en første fase af en aftale herom, idet den politiske stillingtagen i Rådet dog afventer nogle adviserede ændringer i den amerikanske politik mht. bestemmelserne for udenlandsk ejerskab og kontrol med amerikanske luftfartsselskaber.

Et tredje element er en procedure for medlemslandenes fortsatte forhandling og gennemførelse af bilaterale luftfartsaftaler. Proceduren, der er fastsat i Parlamentets og Rådets forordning 847/2004 i april 2004, betyder bl.a., at der som hovedregel skal være stor gennemsigtighed i forhandlingerne, at et medlemsland er forpligtet til at foreslå ændringer, der svarer til de ovenfor nævnte EU-"standardklausuler", og at eventuelle nye trafikrettigheder skal fordeles mellem EU-luftfartsselskaberne på en ikke-diskriminerende måde

I tillæg hertil har Kommissionen fået mandat til at forhandle om inkorporering af et antal lande på Vestbalkan i EU's luftfartsområde samt til at forhandle med Marokko om indgåelse af en mere omfattende luftfartsaftale med Fællesskabet. Kommissionen ønsker desuden at optage forhandlinger med bl.a. Kina og Australien om mere omfattende luftfartsaftaler.

Det forventes, at Kommissionen på det forestående Rådsmøde vil orientere om status for Fællesskabets relationer med tredjelande inden for civil luftfart.

Danmark vil kunne tage Kommissionens orientering til efterretning.

Der vil formentlig desuden blive fremlagt forslag til Rådsbeslutning om at give Kommissionen mandat til at optage forhandlinger med Rusland mhp. at løse spørgsmålet om betaling for overflyvning af Sibirien.

Rusland forlanger særlig betaling – "royalties", ud over sædvanlig betaling for lufttrafikkontroltjeneste – fra udenlandske luftfartsselskaber for hver enkelt overflyvning af Sibirien på ruter mellem Europa og Fjernøsten. Betalingerne er ikke i overensstemmelse med bestemmelserne i den internationale luftfartsorganisation ICAO, som Rusland er medlem af.

EU-Kommissionen har på medlemslandenes vegne forhandlet i en årrække med Rusland for at få løst dette spørgsmål og har tilsyneladende været tæt på en aftale om gradvis afskaffelse af betalingerne mod år 2013. EU har sat en tilfredsstillende løsning af spørgsmålet som betingelse for sin tilslutning til Ruslands ansøgning om medlemskab af WTO.

De russiske myndigheder har imidlertid trods tilsagn herom endnu ikke villet indgå en bindende aftale, og det ventes, at Kommissionen på det forestående Rådsmøde vil fremlægge forslag til Rådsbeslutning om et formelt mandat til forhandlinger med Rusland om spørgsmålet, herunder dels om gradvis afskaffelse af betalingerne, dels om udvidelse af mulighederne for overflyvning af Sibirien. Mandatforslaget er fortroligt, men en vedtagelse af mandatet vil blive ledsaget af nogle Rådskonklusioner om spørgsmålet.

Danmark vil kunne tilslutte sig et forslag til mandat til Kommissionen og Rådskonklusioner herom i den form, der vil kunne opnås flertal for.

2. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Spørgsmål om forhandlinger med tredjelande har været forelagt Udvalget den 29. november 2002, 21. marts 2003, 3. oktober 2003, 28. november 2003, 3. marts 2004, 4. juni 2004, 1. oktober 2004, 15. april 2005, 24. juni 2005, 30. september 2005 og den 2. december 2005 til orientering samt den 28. maj 2003 til forhandlingsoplæg.

Dagsordenspunkt 8: Civil navigationssystem Galileo.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

Galileo-programmet er omfattende og løber over en længere årrække. Programmet befinder sig i slutningen af 2. fase, af i alt 4 faser.

De centrale problemstillinger, som er relevant for næstkommende Rådsmøde den 27. marts 2006 beskrives meget kort i det følgende:

3. landes deltagelse

Man er ved at foretage en samlet analyse af de mange problemstillinger, der knytter sig til 3. landes deltagelse i Galileo-programmet. Der synes at være mange muligheder for deltagelse, dvs. skal man knytte landene til programmet med fuld betaling, eller noget mindre betaling (relativt set i forhold til EU-medlemslandene), og hvordan skal 3.-landene kunne udøve indflydelse m.v.

Den finansielle situation

Galileo-programmet nærmer sig den afgørende fase, hvor den endelige koncessionshaver skal findes. I relation til slutfaserne er Rådet (partielt) - på baggrund af forslag fra Kommissionen - enedes om rammerne for sidste finansielle indskud, idet beløbet dog udestår, da det som det eneste element i forslaget skal forhandles på plads i ECOFIN-regi.

Status vedrørende forhandlingerne med den potentielle koncessionshaver

Forhandlingerne pågår mellem Fællesforetagendet Galileo (Galileo Joint Undertaking, eller GJU) og det sammensmeltede konsortium. Forhandlingerne forventes afsluttet i løbet af 2006.

Der er den 17. februar 2006 underskrevet en principaftale vedrørende 9 hovedpunkter, som man har forhandlet om. Det drejer sig - udtrykt i nøgleord - om: omkostninger, færdiggørelse, præstation, design risiko, marked, opsendelsesprogram, komplettering, den overordnede risikodækning og kompensation i tilknytning til afvikling.

Det sammensmeltede konsortium har i deres analyser opereret med to finansielle modeller på henholdsvis a) 1,5 mia. € og b) 1,0 mia. € for perioden 2007 - 2013. Heroverfor står Kommissionens forslag (ovennævnte forslag, der er partiel enighed om), der vedrører et beløb på 1 mia. €.

Der er overordnet enighed mellem de forhandlende parter om en lang række detailelementer knyttet til ovenstående ni punkter, som leder frem til, at man kan konkludere, at forhandlingerne er grebet rigtigt an, og at man på en meningsfuld måde bevæger sig mod en forhandlingsafslutning, der resulterer i færdiggørelse af en kontrakt.

Videre kan konkluderes, at hovedelementerne i forhandlingerne drejer sig om markedsrisiko og designrisiko. Endvidere kan det konkluderes, at man regner med at kunne underskrive koncessionsaftalen hen imod slutningen af 2006.

Offentlige tjenester - Public Regulated Services

En særlig del af Galileo-tjenesterne er de såkaldte Public Regulated Services (PRS), dvs. offentlige tjenester, der kræver særlige beskyttede (krypterede) signaler med begrænset adgang. Det er ikke fastlagt, hvad disse tjenester skal omfatte - det sker i løbet af 2006, hvor definitionsfasen løber. I den anledning agter Kommissionen/Fællesforetagendet Galileo i nær fremtid at udsende et spørgeskema med henblik på at få medlemslandene til at melde tilbage med ønsker om hvilke typer tjenester, man kunne forestille sig skulle udgøre PRS.

Det er ikke obligatorisk for medlemslande at deltage i PRS-delen. En meget tidlig rundspørge i starten af Galileo-projektet viste, at omkring halvdelen af de daværende 15 EU-medlemslande var interesserede. Danmark var ikke i blandt disse. Nu står man imidlertid på et andet trin i processen, dvs. man er på et stade hvor Galileo-projektet er mere udviklet, og hvor mange andre faktorer er ændrede.

Det drejer sig blandt andet om, at der er forhandlet og indgået aftaler med en lang række lande uden for EU om at deltage i Galileo-projektet, herunder eksempelvis Kina, USA og Ukraine, hvilket er med til at understrege Galileos globale karakter. Desuden er EU blevet udvidet til 25 medlemslande og flere er på vej mod optagelse - der er således flere spillere i EU at forholde sig til i dagligdagen. Samtidig bevæger samfundet sig teknologisk set med rivende hast, hvilket blandt andet fører til ændrede behov. Oven i dette er der terrortrusler- og aktioner også i EU-medlemslande, der blandt andet har ført til EU-lovgivning af sikkerhedsmæssig karakter.

Der skal ikke træffes nogen beslutninger om Galileo på næste Rådsmøde. Punktet er sat på dagsordenen med henblik på orientering af delegationerne og med mulighed for, at ministrene kan udveksle synspunkter vedrørende koncessionsforhandlingerne.

2. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

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

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

Forslaget skønnes at burde forelægges Folketingets Europaudvalg til orientering.

Dagsordenspunkt 9: Revision af EU's bæredygtighedsstrategi . KOM (2005) 658.

Genoptryk af samlenotat forud for Rådsmødet (miljø) den 9. marts 2006.

Resume

Rådet for Transport, Telekommunikation og Energi skal den 27. marts 2006 drøfte den transportrelevante del af EU's strategi for bæredygtig udvikling. Formandskabet har stillet tre enslydende spørgsmål til drøftelse i de relevante rådsformationer.

Status

EU's strategi for bæredygtig udvikling (EU-SDS) blev vedtaget på topmødet i Göteborg i juni 2001. Med bæredygtighedsstrategien tilføjede Det Europæiske Råd en miljømæssig dimension til EU's Lissabon-strategi. I 2002 blev bæredygtighedsstrategien tilføjet en eksternt dimension i form af en række globale politikker og forpligtelser, som indgik i EU's bidrag til Verdenstopmødet for Bæredygtig Udvikling i Johannesburg.

Jf. beslutningen fra Det Europæiske Råds møde i Göteborg 2001 skal EU's bæredygtighedsstrategi revideres i forbindelse med tiltrædelse af hver ny EU-Kommission. Det var således planlagt, at den videre proces mht. at revidere EU's strategi for bæredygtige udvikling skulle drøftes på forårstopmødet 2005 baseret på oplæg fra Kommissionen. Processen blev imidlertid forsinket, og først i december 2005 forelagde Kommissionen forslaget til en revideret strategi. Det Østrigske formandskab planlægger at forberede Det Europæiske Råds stillingtagen til den reviderede strategi på topmødet i juni 2006.

Fra juli til oktober 2004 satte Kommissionen en offentlig høring i værk om synspunkter på EU's strategi for bæredygtig udvikling, de opnåede resultater og fremtidige behov med henblik på at indsamle input til revisionen. I marts 2005 udgav Kommissionen en sammenfatning af høringen. Overordnet blev strategien kritiseret for at mangle tydeligt fokus, klar ansvarsfordeling og arbejdsdeling, ejerskab og bredere støtte, internationalt perspektiv, konkret opfølgning samt specifikke målsætninger og tidsfrister.

I juni 2005 vedtog Det Europæiske Råd en deklARATION med vejledende principper for bæredygtig udvikling. Formålet med deklARATIONEN var at understøtte arbejdet med revisionen af strategien for bæredygtig udvikling. DeklARATIONEN gengiver den brede og langsigtede vision for bæredygtig udvikling, identificerer de vigtigste målsætninger for EU's politik og initiativer og beskriver, hvordan EU vil opnå disse mål. DeklARATIONEN er vedlagt i strategiens bilag (Working Document).

På sit møde d. 16.-17. december 2005 tog Det Europæiske Råd præsentationen af Kommissionens meddelelse om den reviderede strategi til efterretning. Det Europæiske Råd ser frem til d. 6. juni 2006

at kunne vedtage en ambitiøs og sammenfattende strategi, som omfatter mål, indikatorer og en effektiv opfølgingsmekanisme, der integrerer den interne og eksterne dimension samt bygger på en positiv, langsigtet vision med henblik på at samle EU's prioriteringer og mål for bæredygtig udvikling i en klar, sammenhængende strategi, der er let at kommunikere til borgerne.

Formandskabet har etableret en Friends of the Presidency-gruppe med en repræsentant for hver medlemsstat. Gruppens formål er at strømline rådets arbejde og drøftelser af bæredygtig udvikling i første omgang ved at forberede spørgsmål til de enkelte rådsformationer med henblik på politisk drøftelse i løbet af foråret. Formandskabet og Friends of the Presidency-gruppen vil på baggrund af drøftelserne i rådet udarbejde oplæg om den reviderede strategi til det Europæiske Råd den 16. juni 2006.

Formål og indhold

Meddelelsen om den reviderede strategi sigter på at bringe EU-institutioner, medlemslande, erhvervsliv og borgere samt deres respektive organisationer sammen om nye og innovative løsninger inden for en klar vision og politisk ramme for bæredygtig udvikling.

Formålet med meddelelsen om den reviderede strategi er at:

- skabe overblik og grundlag for at pege på nøgleindsatsområder, som kræver prioritering på højeste politiske fællesskabsniveau med henblik på at øge hastigheden og kvaliteten af beslutninger samt igangsætte handling på alle niveauer.
- foreslå, at den eksterne dimension af bæredygtig udvikling (f.eks. det globale ressourceforbrug og international udvikling) indtænkes i de interne politiske beslutninger, og at påvirkningerne af de europæiske politiske beslutninger i forhold til den globale bæredygtige udvikling vurderes mere sammenhængende.
- foreslå metoder til at måle fremdrift og jævnlig evaluering af prioriteringer med henblik på at skabe større sammenhæng mellem strategier på hhv. medlemsstats- og EU-niveau.
- anbefale en løbende og vedholdende dialog med borgere, organisationer, virksomhedsledere, regionale og lokale interesseorganisationer, NGO'er samt universiteter og vidensinstitutioner – som er engagerede og forpligtede i forhold til at skabe ændringer.

Meddelelsen identificerer 6 nøgleindsatsområder med tilknyttede "key actions". Det betyder ikke, at arbejdet på andre områder inden for bæredygtig udvikling nedprioriteres. Meddelelsens tilhørende Working Document indeholder en oversigt over de vigtigste eksisterende mål, tidsfrister, beslutninger og indsatser samt en henvisning til eksisterende og planlagte initiativer.

De 6 nøgleindsatsområder og tilknyttede "key actions" er følgende:

Klimaforandringer og renere energiformer

Kommissionen annoncerer konkrete initiativer vedrørende:

- målsætninger for reduktion af drivhusgasser efter 2012,
- udviklingen af det europæiske klimaforandringsprogram og kvotehandelen,
- udviklingen af EU's energipolitik herunder for styrkelse af vedvarende energi bl.a. i forlængelse af det uformelle topmøde på Hampton Court i oktober 2005.
- en kommende handlingsplan for energibesparelser.

Offentlig sundhed

Kommissionen foreslår:

- en styrkelse af nationale handlingsplaner for håndtering af trusler mod sundheden (f.eks. influenzaepidemier),
- en EU-strategi for HIV/AIDS og styrket implementering af EU's program til bekæmpelse af HIV/AIDS, tuberkulose og malaria i udviklingslandene samt styrket forskning i sammenhæng mellem miljøfaktorer og sundhedspåvirkning.

Social eksklusion, demografi og migrationer

Kommissionen vil:

- fremlægge en meddelelse om demografiske udfordringer jf. bl.a. det uformelle topmøde på Hampton Court i oktober 2005.
- vil fortsætte bestræbelser på at styrke integration sammen med medlemsstater.
- Kommissionen foreslår et europæisk år for bekæmpelse af fattigdom og social eksklusion.
- I 2006 udarbejde en roadmap for ligestilling mellem kønnene

Forvaltning af naturressourcer

Kommissionen vil:

- foreslå et direktiv om offentlig grønne indkøb af miljøvenlige køretøjer,

- fremme eco-innovation, og indenfor 7. rammeprogram for forskning sikre midler til udvikling af forskning og teknologi på vigtige områder, herunder vedrørende brint og brændselsceller
- udarbejde en handlingsplan til fremme af bæredygtig produktion og forbrug samt
- sikre tilstrækkelig finansiering af Natura 2000-netværket og forbedre integration af hensyn til biodiversitet i interne og eksterne beslutninger med henblik på at standse tabet af biologisk mangfoldighed.

Bæredygtig transport

Kommissionen vil:

- lægge op til politisk debat i 2006 om at gøre alternativer til vejtransport mere attraktive og
- fortsat fremme redskaber til at reducere miljøbelastningen fra biler.

Global fattigdom og udvikling

- Kommissionen opfordrer EU og medlemsstaterne til at leve op til målsætningen om at bruge 0,7% af BNP på bistand samt at søge bedre koordinering af bistandspolitikken
- EU vil arbejde for at styrke den internationale miljøforvaltning bl.a. ved at skabe en FN organisation for miljø.

Meddelelsens kapitel 3 indeholder en oversigt over nødvendige indsatser for at opnå de ønskede resultater (dvs. implementering af strategien). Dette kapitel indeholder 3 hovedindsatser under overskrifterne 1) mere effektiv opfølgning 2) bedre politisk beslutningsproces og 3) aktørinddragelse og gentagelse af succes'er.

Af forslag med umiddelbar betydning for medlemsstaterne foreslår Kommissionen, at de nationale strategier for bæredygtig udvikling revideres senest inden udgangen af 2006. Kommissionen foreslår endvidere, at medlemsstaterne gennemgår et begrænset peer review (a light peer review proces) af de reviderede nationale strategier, som særligt fokuserer på gode eksempler på politik og praksis, der kan implementeres i alle medlemslande. Det første pilot-peer review kan gennemføres med deltagelse af frivillige medlemslande i 2006 under vejledning af formandskabet og med assistance fra Kommissionen. Endeligt opfordres medlemslande, der ikke på forhånd har et råd eller en kommission for bæredygtig udvikling, om at nedsætte sådan et råd med henblik på at stimulere debatten på et oplyst grundlag.

Baggrunden for disse forslag er at sikre større erfaringsudveksling om de respektive nationale strategier for bæredygtig udvikling samt at sikre større synergi mellem EU's og medlemslandenes nationale strategier for bæredygtig udvikling.

I meddelelsen peger Kommissionen på, at nogle af de mest succesfulde virksomheder er dem, som tager ansvar for bæredygtig udvikling, spiller en rolle i forhold til bedre livskvalitet, samt investerer i ny teknologi, processer og produkter. Kommissionen opfordrer virksomhedsledere til at gå foran og i dialog med politiske ledere med henblik på at foreslå ambitiøse virksomhedstiltag, som går længere end lovgivningens minimumsstandarder og krav.

Nærhedsprincippet

Da der ikke er tale om lovgivningsforslag, er spørgsmålet om overholdelse af nærhedsprincippet ikke relevant.

4. Konsekvenser for Danmark

- Gældende dansk ret og forslagens lovgivningsmæssige konsekvenser: Danmarks nationale strategi for bæredygtig udvikling blev offentliggjort i juni 2002.

Danmarks nationale strategi for bæredygtig udvikling skal, i følge Planloven, revideres senest i 2006. Der er således overensstemmelse mellem Planlovens bestemmelser og Kommissionen forslag om, at medlemslandene skal revidere deres nationale strategier for bæredygtig udvikling inden udgangen af 2006.

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

- Forslaget vurderes endvidere ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.
Beskyttelsesniveau: Forslaget har i sig selv ingen konsekvenser for beskyttelsesniveauet. Den endelige reviderede strategi kan få positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet, hvis det lykkes at skabe konsensus på højeste politiske fællesskabsniveau om de identificerede nøgleindsatsområder – og hvis den politiske konsensus udmønter sig i beslutninger og handlinger, så der sker en reel implementering af de eksisterende mål og indsatser.

5. Høring

Sagen blev drøftet i EU specialudvalget for miljø den 8. februar 2006.

Dansk Industri henviste til deres høringssvar om forslaget.

Dansk Landbrug spurgte til omtalen i dansk holdning om øget anvendelse af biomasse, om der deri skulle forstås, at regeringen ville ændre sin målsætning for anvendelse af biomasse til energiformål.

NOAH foreslå en opblødning af dansk holdning, således at rev. af bæredygtig udvikling skal være mulighed for at revidere målsætningen i det omfang der ligger nye data, for eksempel på klima området. Man forbryder sig mod den nyeste viden om sammenhængene mellem koncentrationen af drivhusgasser

i atmosfæren og de forventede temperaturstigninger ved ikke at justere klima-målsætningen i bæredygtighedsstrategien. NOAH mente, at det er problematisk, at behovet for en 1 % reduktion årligt i drivhusgasemissionen med 1990 som basisår, som nævnes specifikt i Bæredygtighedsstrategien fra 2001, ikke medtages.

Greenpeace mente, at der var vigtigt, at forholde sig til 2. periode i kyoto protokollen, og anså den danske holdning for at være for "slatten".

Udkast til meddelelsen er sendt til høring hos en bred kreds samt alle kommuner, amter og ministerier. Miljøstyrelsen har modtaget i alt 39 høringssvar, hvoraf 18 myndigheder og organisationer oplyser, at de ikke har bemærkninger til meddelelsen. Godkendt Teknologisk Service, GTS, samt Socialministeriet oplyser, at de støtter meddelelsen uden yderligere bemærkninger.

Svarene har især berørt følgende punkter:

Forholdet til Lissabon-strategien.

Hovedparten af høringssparterne, som berører denne problematik, er af den opfattelse, at bæredygtighed fortsat skal stå i centrum for EUs strategier. CO-industri, Det Økologiske Råd og Lolland Kommune er af den opfattelse, at bæredygtige udvikling bør stå ved magt, selvom man i de seneste år har set en tendens til alene at fokusere på de økonomiske konklusioner fra Lissabon-topmødet. En revideret strategi for bæredygtig udvikling bør ikke bare bygge videre på Lissabon-målsætninger og anbefalede arbejdsmetoder, men udbygge disse ved at løfte og fokusere på de miljømæssige udfordringer.

DI påpeger, at det virker besynderligt, at EU vælger, at have to strategiske paraplyer med den risiko, der er for, at de enten er delvist modstridende eller udtryk for dobbeltarbejde. DI mener, Lissabonstrategien skal fungere som den strategiske paraply for EU's fortsatte udvikling.

Meddelelsen mangler konkrete målsætninger

Det Europæiske Råd efterspørger i sine konklusioner fra juni 2005 en sammenhængende strategi med ambitiøse mål, som kan kommunikeres simpelt og effektivt til borgerne. 92-gruppen, Danmarks Naturfredningsforening, Det Økologiske Råd og NOAH mener ikke, at meddelelsen lever op til disse ambitioner. Disse høringssparter samt WWF og FDB påpeger alle, at Kommissionens meddelelse om EU's reviderede strategi for bæredygtig udvikling lider under en udbredt mangel på konkrete målsætninger, milepæle, tidsrammer og egentlige indikatorer. Der stilles spørgsmål ved, om 2001 målsætningerne reelt har et liv, hvis de ikke bliver integreret i Rådets endelige konklusion.

Dialog

Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Land- og Strandjagt, Odsherred Miljøråd, CO-industri, 3F samt Rødovre Kommune påpeger alle væsentligheden af dialog mellem Kommissionen, borgere, organisationer, myndigheder, virksomheder, arbejdsgivere og medarbejdere for at fremme forståelsen

for bæredygtig udvikling og indsatserne herfor. Der er behov for at gøre indsatsen nærværende, og en aktiv inddragelse og opmærksomhed i befolkningen og alle politiske institutioner er helt afgørende for strategiens legitimitet og effekt. Strategiens betydning og relevans for borgerne fortjener at blive fremhævet. NOAH og Københavns Kommune peger på relevansen af Lokal Agenda 21-perspektivet i denne sammenhæng.

Økonomiske instrumenter

Danmarks Naturfredningsforening, Det Økologiske Råd og FDB understreger vigtigheden af meddelelsens virkemidler vedr. grøn skattereform og grøn offentlig indkøbspolitik samt yderligere behov for stramminger heraf. Danmarks Naturfredningsforening støtter, at bruge økonomiske instrumenter, som skaber incitament til forandring og internaliserer miljømæssige og sociale omkostninger, særligt ved at fjerne eller reformere subsidier, der er miljømæssigt eller socialt uhensigtsmæssige.

WWF mener, at der i afsnittet om globale udfordringer kunne indsætte konkrete mål for udfasningen af eksportsubsidier og undersøge afkoblingen af landbrugssubsidierne. DI mener også, at EU bør harmonisere miljøafgifterne og udfase de miljøskadelige subsidier. DONG er enig i formålet med at etablere et bredere internationalt aftalegrundlag. Det Økologiske Råd mener, at det er afgørende, at der ved en kommende traktatændring indføres flertalsafstemning om fælles miljøafgifter.

Cardiff-processen

92-gruppen og WWF peger på behovet for, at Cardiff-processen revitaliseres, og at den eksterne dimension medtænkes i denne sammenhæng. Hverken WWF eller 92-gruppen ser alternativer til denne process og dens fokus på de store økonomiske sektorer samt ambitionen om at bygge den fremtidige økonomiske udvikling på en måde, der tænker miljøet ind fra starten.

Konsekvensvurderinger

FDB og Dansk Landbrug finder det positivt med fokus på konsekvensanalyse som et redskab for mere sammenhængende politikker og en mere effektiv inddragelse af miljøanliggender i andre politikområder.

92-gruppen finder, at konsekvensanalyser er et utilstrækkeligt instrument bl.a. til at afkoble den økonomiske vækst fra miljøbelastningen. NOAH kan ikke støtte konsekvensanalyser som led i strategien eller som en central del af den nationale politikformulering, så længe der hersker tvivl om hvorvidt disse analyser bidrager resultatorienteret til bæredygtig udvikling.

Miljøeffektive teknologier

NOAH, DI, Dansk Landbrug, DONG, International Transport Danmark og HTSI finder alle, at miljøeffektive teknologier er en vigtig dynamo for styrket implementering af bæredygtighedsstrategien.

DI mener, at innovation og teknologiudvikling er en vigtig mulighed for at kunne forene ønsket om et godt og sundt miljø uden at gå på kompromis med ambitionen om vækst.

Dansk Landbrug støtter meddelelsens konkrete initiativer, som Kommissionen har eller vil iværksætte for at styrke anvendelsen af vedvarende energi - herunder initiativer om biomasse og biobrændsler. Danmark har know-how og en teknologiudvikling på disse områder, som Dansk Landbrug ønsker fremmet og udnyttet.

International Transport Danmark og HTSI berører fremme af udbredelsen af de nyeste køretøjsteknologier samt udviklingen af alternative brændstoffer til dieselolie (og benzin). DONG er enig i, at der bør satses yderligere på gennemførelse af energieffektiviseringer, øget anvendelse af vedvarende energi samt introduktion af nye drivmidler i transportsektoren.

International handel

Danmarks Naturfredningsforening mener, at Danmark bør arbejde for, at det i Rådets endelige konklusioner om strategien kommer til at fremgå klart, at EU vil leve op til forpligtelserne fra WTO's ministerkonference i Doha om dels at placere udviklingslandenes behov og interesser i hjertet (!) af forhandlingerne, dels at søge at skabe et fair og markedsorienteret handelssystem gennem fundamental reform af handlen med landbrugsvarer. WWF er enig i dette synspunkt og peger på, at teksten omkring handel bør strammes op og gøres mere konkret især i forhold til hvad EU specifikt vil gøre. Fx kunne man indsætte konkrete mål om, at EU vil "frontloade" udfasningen af eksportsubsidier og undersøge afkoblingen af landbrugssubsidierne og EU's brug af den grønne box's effekt på de globale markeder og ulandene.

DI mener, at det er skuffende, at strategien udelukkende forholder sig til fattigdomsproblematikken og ikke adresserer handelspolitik selvstændigt. Der skal fokus på vækst i udviklingslandene frem for global omfordeling. Derfor bør strategien betone behovet for økonomisk vækst og erhvervsudvikling i udviklingslandene samt disse landes integration i den globale økonomi.

Klima

92-gruppen mener, at 2 graders-målsætningen bør indarbejdes og udmøntes i Rådets endelige konklusioner om strategien. I forlængelse af behovet for en 1 % reduktion årligt i drivhusgasemissionen med 1990 som basisår, der nævnes i bæredygtighedsstrategien fra 2001, kræver NOAH som minimum en dansk holdning om et EU-mål på minimumreduktioner på 30% i 2020 og 80% i 2050.

Meddelelsen referer til, at Rådet i marts 2005 bekræftede EU-målsætningen om at begrænse den globale temperaturstigning til højst 2 °C i forhold til før-industriell tid, og at koncentrationsniveauer på under 550 ppm CO₂ derfor skulle være vejledende for globale begrænsnings- og reduktionsbestræbelser. Både NOAH og DMI påpeger, at videnskabelige resultater viser, at det er usandsynligt, at temperaturstigningen kan begrænses til 2 °C, hvis atmosfærens koncentration af drivhusgasser stiger til 550 ppm, mens en koncentration, som stabiliseres på højst 450 ppm, giver en medium sandsynlighed

for, at temperaturstigningen begrænses til 2°C. Det betyder, at det er langt sværere at nå målet end teksten giver indtryk af.

Biodiversitet

Dansk Landbrug er enig i, at beskyttelsen af sårbar natur og biodiversitet er en vigtig opgave i forbindelse med forvaltningen af naturressourcer og påskønner, hvis der fra EU og medlemsstaternes side sikres nødvendige midler til bevarelse af naturtyper og biodiversitet.

Nepenthes henviser til, at EU's Miljøministre i juni 2004 opfordrede Kommissionen til at inddrage anbefalingerne fra Malahide i sit videre arbejde med biodiversitet. Nepenthes mener således, at det er vigtigt, at det bliver en del af EU's strategi for bæredygtig udvikling at følge nøje op på anbefalingerne fra Malahide. Desuden bør Kommissionens kommende meddelelse om, hvordan tabet af biologisk mangfoldighed kan standses nævnes.

Arbejds miljø

3 F og CO-industri mener, at arbejdsmiljø bør indarbejdes i en revideret strategi som et vigtigt element i at opnå en mere bæredygtig udvikling. Strategien afspejler en manglende erkendelse af den store rolle, som arbejdsmiljøet spiller for den offentlige sundhed i alle verdens nationer.

6. Europa Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om sagen.

7. Forhandlingssituationen

Kommissionens meddelelse vil blive drøftet i rådsformationerne miljø, landbrug, transport, GAERC, ECOFIN, konkurrenceevne samt beskæftigelse, socialpolitik, sundhed og forbrugerbeskyttelse i løbet af foråret. Der vil ikke blive vedtaget konklusioner i de enkelte rådsformationer. Formandskabet og Friends of the Presidency planlægger på baggrund af drøftelserne i rådet at udarbejde oplæg om den reviderede strategi, som efter behandling i GAERC i juni skal forelægges det Europæiske Råd den 16. juni 2006.

8. Dansk holdning

- Danmark anerkender, at EU allerede i dag har mange ambitiøse målsætninger, som fortsat savner implementering. Derfor bakker Danmark op om strategiens ambition om at levere resultater og at styrke opfølgningen frem for at opstille en række nye mål.
- Danmark ser frem til at kunne vedtage en ambitiøs og sammenfattende strategi, som omfatter mål, indikatorer og en effektiv opfølgingsmekanisme, der integrerer den interne og den eksterne dimension samt bygger på en positiv langsigtet vision med henblik på at samle EU's mål og

prioriteringer for en bæredygtig udvikling i en klar, sammenhængende strategi, der er let at kommunikere til borgerne, jf konklusionerne fra Det Europæiske Råd i december 2005.

- Danmark støtter Kommissionens positive og mobiliserende vision og vil aktivt deltage i arbejdet for at styrke bæredygtig udvikling indenfor rammerne af Lissabon-strategien og bæredygtighedsstrategien.
- Danmark finder de foreslåede nøgleindsatsområder og key issues relevante, idet arbejdet på disse områder bør tilrettelægges, således at synergier mellem områderne udnyttes, samtidig med at dobbeltarbejde i forhold til Lissabon- strategien minimeres.
- Danmark ser en stor værdi i at skabe nye samarbejdsflader med borgere, organisationer, virksomhedsledere, regionale og lokale interesseorganisationer, NGO'er samt universiteter og vidensinstitutioner – som er engagerede, nytænkende og forpligtede i forhold til at skabe ændringer.
- Danmark anerkender, at et samlet overblik skaber grundlag for at pege på nøgleindsatsområder, som kræver prioritering på højeste politiske fællesskabsniveau med henblik på at øge hastigheden og kvaliteten af beslutninger samt igangsætte handling på alle niveauer.
- Danmark noterer med tilfredshed, at Kommissionen i meddelelsen nævner EU's globale forpligtelser på udviklings-, miljø- og handelsområdet. En bæredygtig udvikling i Europa er tæt forbundet med udviklingen i andre dele af verden ikke mindst de nye vækstøkonomier og Afrika.
- Danmark deler Kommissionens synspunkt om, at bæredygtig udvikling er afgørende for europæernes livskvalitet. Strategien er således et godt eksempel på, at EU-politik er relevant for borgerne – og denne betydning fortjener at blive fremhævet ikke mindst i lyset af den igangværende debat om EU's fremtid
- Danmark lægger stor vægt på, at der anvendes omkostningseffektive midler til at nå bæredygtig udvikling

Mere specifikt:

- Danmark støtter øget anvendelse af biomasse i EU til energiformål baseret på fleksibilitet i efterlevelsen af målsætninger, der sikrer mulighed for en miljømæssig og omkostningseffektiv indsats i de enkelte lande. Danmark lægger indtil videre afgørende vægt på at der ikke opstilles bindende delmålsætninger for elproduktion, varmeproduktion og transportbrændstof og vil ikke kunne acceptere at blive pålagt nationale samlede målsætninger, som Danmark ikke allerede opfylder.

- finder Danmark, at der kan være behov for kritisk at gennemgå og eventuelt justere de indikatorer, som Kommissionen agter at lægge til grund for den fremskridtrapport der ifølge meddelelsen udarbejdes hvert andet år.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Sagen har senest være forelagt i Folketingets Europaudvalg den 3. marts 2006 forud for Rådsmødet (miljø) den 9. marts 2006.