

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 22. september 2006  
J. nr. 121-14

EU- og Luftfartskontoret

Frederik Gelineck Fisker  
Telefon 33 92 78 52  
fgf@trm.dk

**Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi)  
den 12. oktober 2006**

Dagsordenspunkt 1: Midtvejsevaluering af Hvidbogen fra 2001 om EU's  
transportpolitik ..... 2

Dagsordenspunkt 2: Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-  
Parlamentet om Godslogistik i Europa – nøglen til bæredygtig mobilitet..... 7

Dagsordenspunkt 3: Satellitnavigationssystemet Galileo ..... 17

Dagsordenspunkt 4: Fælles regler for civil luftfartssikkerhed (security) ..... 28

Dagsordenspunkt 5: Eksterne relationer på luftfartens område ..... 38

Dagsordenspunkt 6: Protokollen til Alpekonventionen vedrørende transport.40



## **Dagsordenspunkt 1: Midtvejsevaluering af Hvidbogen fra 2001 om EU's transportpolitik**

*Nyt notat.*

Resumé:

*Kommissionen har udsendt sin midtvejsevaluering af hvidbogen fra 2001 om EU's transportpolitik. Transportpolitikkenes overordnede mål fortsat er de samme: En konkurrencedygtig, sikker og miljøvenlig mobilitet, men Kommissionen nedtoner en ensidig satsning på miljøaspektet i transportpolitisk sammenhæng og fokuserer mere på vækst og beskæftigelse i overensstemmelse med Lissabon-strategien.*

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

Kommissionen udsendte i 2001 en hvidbog med titlen: "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg". Hvidbogen er Kommissionens vision om EU's transportpolitik frem til 2010, og fokuserer meget på behovet for at skifte transportform væk fra vejtransport til især jernbanetransport, men også til søtransport og transport ad indre vandveje.

Kommissionen har den 22. juni 2006 vedtaget en meddelelse (engelsk version), der indeholder en midtvejsevaluering af ovennævnte Hvidbog og de deri indeholdte forslag til den transportpolitiske kurs frem mod 2010. Hovedtrækkene i forslaget til midtvejsevalueringen er følgende:

Kommissionen anfører, at målet stadig er et effektivt transportsystem, der muliggør en høj grad af mobilitet for borgere og virksomheder i EU samtidig med, at der tages hensyn til miljøet, vækst og beskæftigelse i EU og virkningerne af globaliseringen. Dermed er transportområdet et kerneområde i den fornyede Lissabon-proces, der har som ambition at gøre EU til den stærkeste vidensøkonomi i verden.

I midtvejsevalueringen nedtoner Kommissionen en ensidig satsning på miljøaspektet i transportpolitisk sammenhæng og fokuserer mere på vækst og beskæftigelse i overensstemmelse med Lissabon-strategien. Kommissionen lægger, i forhold til den oprindelige Hvidbog, op til en mere balanceret og realistisk målsætning i forhold til at flytte gods fra vej til andre transportformer.

Kommissionen konstaterer, at de tiltag, som Kommissionen foreslog i Hvidbogen fra 2001, ikke er tilstrækkelige til at nå ovennævnte mål for EU's transportpolitik. Der er derfor behov for en bredere, mere fleksibel transportpolitisk "værktøjskasse".



Kommissionen forventer, at transportarbejdet i EU vil stige med 45 % for gods-transport og 35 % for persontransport i perioden 2000 – 2020. Samtidig med at transportsektoren bidrager væsentligt til væksten i EU (Kommissionen forventer en stigning i BNP på 52 % i samme periode), er der derfor behov for at gøre noget for at modvirke transportens omkostninger for samfundet.

Det konstateres på denne baggrund, at der er behov for at afkoble sammenhæng mellem mobilitet og mobilitetens negative virkninger. Den fremtidige transportpolitik må derfor fokusere på et udnytte hver enkelt transportforms potentiale bedre. Det anføres, at en europæisk bæredygtig mobilitetspolitik må bygge på en bredere vifte af værktøjer med henblik på at opnå øget anvendelse af mere miljøvenlige transportformer hvor det er muligt, men samtidig må hver enkelt transportform i sig selv blive mere miljøvenlig. Denne anskuelsesmåde adskiller sig fra den ovennævnte hovedlinje i Hvidbogen fra 2001, hvor der blev fokuseret markant på et skifte væk fra vejtransport.

Under overskriften 'Mobilitet i det indre marked' anføres for vejtransportens vedkommende, at de markedsmæssige rammer er veletablerede. Det følger af tidligere EU-beslutninger i EU, at senest i 2009 vil cabotage-markedet også være åbnet for de nye medlemsstater. Der er fælles regler for professionelle kvalifikationer og arbejdsbetingelser. Den fremtidige udvikling vil være influeret af de eksisterende afgiftsmæssige forskelle mellem medlemsstaterne. Navnlig de betydelige forskellige i afgifterne på brændstof må indsnævres.

For jernbanetransportens vedkommende gælder, at den lovgivningsmæssige ramme for godstransporten vil være færdiggjort i 2007. Med vedtagelsen af den tredje jernbanepakke liberaliseres den internationale persontransport med jernbane fra 2010. Kommissionen vurderer, at EU nu må vende opmærksomheden mod de tilbageværende strukturelle forhindringer for jernbanesektorens konkurrencedygtighed, f.eks. manglende interoperabilitet, manglende fælles anerkendelse af rullende materiel og sammenhæng mellem IT-systemer.

Det indre marked på luftfartsområdet er en realitet for så vidt angår selve lufttransportmarkedet. Der er imidlertid behov for at udvide det indre marked til også at omfatte lufthavne og lufttrafikstyring. Der er også behov for tiltag med henblik på at reducere luftfartens miljøbelastning.

På søfartsområdet er det indre marked ikke fuldt udviklet, idet transporter mellem medlemslandene betragtes som eksterne i henhold til internationale regler. En afhjælpning heraf vil bl.a. bidrage til at nærskibsfart kan blive integreret fuldt i Fællesskabets logistiske systemer. Samtidig indebærer den forventede vækst i søtransporten, at man må fokusere på, om denne vækst kan absorberes af EU's havneinfrastruktur.

Om forholdene på tværs af transportformerne anfører Kommissionen under overskriften "Pålidelig og sikker mobilitet for borgerne", at der bl.a. er behov



for at se nærmere på beskæftigelse og arbejdsforhold, passagerers rettigheder, sikkerhed (både safety og security) og transport i byer.

For så vidt angår energiforbruget i transportsektoren anføres, at transportsektoren står for 71 % af det samlede olieforbrug i EU, og at vejtransportsektoren står for 60 % af det samlede olieforbrug. De høje oliepriser og behovet for at reducere EU's strategiske afhængighed af olie understreger behovet for at kontrollere energiforbruget. Kommissionen vil i efteråret 2006 fremlægge en handlingsplan vedr. energieffektivitet. Desuden foreslås forskning, anvendelse og markedsintroduktion af nye lovende teknologier som intelligent energistyring i køretøjer eller alternative brændstoffer som avancerede biobrændstoffer, brint eller brændselsceller.

Hvad angår infrastrukturuområdet, anfører Kommissionen at der må skelnes mellem den geografisk centrale del af EU og de mere perifere områder. I den centrale del af Europa er der betydelige trængselsproblemer, som til dels kan afhjælpes med intelligente mobilitetsløsninger og styret efterspørgsel, men der er også behov for ny eller forbedret infrastruktur. I de mere perifere dele af EU er tilgængelighed hovedproblemet. Hvad angår finansieringen af infrastruktur anfører Kommissionen, at p.g.a. begrænsede budgetressourcer bør TEN-midlerne koncentreres om kritiske grænseoverskridende sektioner og andre flaskehalse i prioritetsprojekterne i de lande, som ikke kan modtage støtte fra Struktur- og Samhøringshedsfondene – eksempelvis projektet vedrørende en fast forbindelse over Femern Bælt. Desuden mener Kommissionen at brugerbetaling i højere grad skal bidrage til finansieringen af kommercielt bæredygtige dele af transportnettene.

I relation til transportsektorens globale dimension anfører Kommissionen, at den eksterne dimension bør være integreret i EU's generelle transportpolitik samtidig med, at EU's transportpolitik må være del af bredere relationer med tredjelande og organisationer. Det er Kommissionens opfattelse, at et EU-medlemskab i internationale samarbejdsorganisationer og bilaterale EU-relationer med de vigtigste handelspartnere er den mest effektive måde at repræsentere EU's og medlemsstaternes koordinerede interesser.

Som konklusion anføres i midtvejsevalueringen, at transportpolitikens overordnede mål fortsat er de samme: En konkurrencedygtig, sikker og miljøvenlig mobilitet, som er i fuld overensstemmelse med den reviderede Lissabondagsorden vedr. beskæftigelse og vækst.

## **2. Gældende dansk ret**

Der er ikke tale om nogen retsakt og der foreligger derfor ikke gældende dansk lovgivning.



### **3. Høring**

Hvidbogen er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist 28. august 2006:

Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark/Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri, Rederiforeningen, FDM, Bilimportørerne, Landsorganisationen i Danmark og Fagforbundet 3 F.

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

Midtvejsevalueringen medfører i sig selv ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser. Når midtvejsevalueringen udmøntes i konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i grundnotater herom.

### **5. Nærhedsprincippet**

Når midtvejsevalueringen udmøntes i konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i nærhedsnotater herom.

### **6. Dansk holdning**

Den danske regering er umiddelbart positivt indstillet over for midtvejsevalueringen, som understreger transportens store betydning for udviklingen i EU.

Desuden er det positivt, at der satses på en omlægning af TEN-støtten, så denne i højere grad tilfalder infrastrukturomlægninger af grænseoverskridende karakter (f.eks. Femernbælt). En ændring man fra dansk side kan støtte.

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

Der foreligger endnu ikke reaktioner i forhold til midtvejsevalueringen af Hvidbogen. Medlemslandene har dog haft mulighed for at udtale sig om Hvidbogen under det engelske formandskab i 2005 og det må derfor forventes at Kommissionen har taget en række af disse reaktioner til efterretning.

### **8. Tidligere forlæggelse i Europaudvalget**



Den fremlagte midtvejsevaluering KOM(2006) 314 har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget, men Hvidbogen er præsenteret i grundnotat af 5. oktober 2001, som er forelagt Europaudvalget den 12. oktober 2001 i forbindelse med forelæggelse af Rådsmøde (transport og telekommunikation) den 15.-16. oktober 2001.



## **Dagsordenspunkt 2: Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om Godslogistik i Europa – nøglen til bæredygtig mobilitet.**

*Nyt notat.*

### *Resumé:*

*Kommissionens meddelelse beskriver de logistiske udfordringer Europa står overfor i dag. Væksten i transportsektoren medfører en stigende belastning af infrastrukturen og miljøet, og Kommissionen ønsker i den forbindelse at skabe intelligente løsninger. Der foreslås bl.a. at der nedsættes en arbejdsgruppe, der skal komme med løsningsforslag i forhold til flaskehalse i Europa samt at brugen af forskellige transportformer i en enkelt transportkæde forstærkes.*

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

Kommissionen har i sin midtvejsevaluering af 28. juni 2006 (KOM(2006)314) af hvidbogen fra 2001 om Fællesskabets transportpolitik fremhævet behovet for bedre logistiske løsninger i Europa, hvis man skal sikre bæredygtig mobilitet og undgå store infrastrukturproblemer i fremtiden.

Kommissionen har oversendt en meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om Godslogistik i Europa – nøglen til bæredygtig mobilitet (KOM(2006)336). I meddelelsen beskrives de logistiske udfordringer, Europa står overfor i fremtiden. Et hovedelement i Kommissionens meddelelse er, at det anføres, at der i takt med den stigende vækst i godstransporten er sket en stigende belastning af infrastrukturen med bilkøer, færdselsulykker og forurening til følge.

Kommissionen er af den opfattelse, at problemer knyttet til Europas transport-system kan optimeres ved hjælp af avancerede logistikløsninger, der bl.a. kan øge effektiviteten af forskellige transportformer og kombinationer heraf. Det vil resultere i, at færre transportenheder såsom motorkøretøjer, jernbanevogne og fartøjer skal transportere mere gods. Miljøpåvirkningen reduceres i takt hermed. Jernbaner og indre vandveje skal moderniseres. Fragtflyvning skal integreres bedre i systemet. Den positive udvikling i søtransport over korte afstande skal forstærkes. Den oceangående søtransport og dens forbindelser på land skal styrkes.

Logistik får stigende betydning i den globaliserede verden og konkurrence fra USA og Fjernøsten er ved at blive en betydende faktor, som kan få følger for knudepunkter (havne og lufthavne) og infrastrukturkapacitet. Kommissionen foreslår derfor, at der sikres en fortsat markeds- og forretningsintegration via europæisk samarbejde med andre store logistikcentre i verden.



Kommissionen gennemførte i februar 2006 en høring om intermodal logistik, og resultatet viste, at der overordnet er interesse for at oprette europæiske rammer for løsning af godslogistikens problemer.

På baggrund af dette nævner Kommissionen følgende mulige indsatsområder:

Kommissionen ønsker at identificere og løse de flaskehalsproblemer, der i stigende grad forhindrer en hurtig udvikling af godstransportlogistikken i Europa. Kommissionen ønsker i den forbindelse at etablere en række grupper bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne og godslogistikervhvet med henblik på at dele knowhow og stimulere udviklingen af politik på området.

Inden for informations- og kommunikationsteknologi er det afgørende, at nationale systemer som f.eks. intelligente transportsystemer udvikles på baggrund af fælles standarder, således at systemerne ikke udgør en teknisk handelshindring for europæiske operatører.

Der bør fokuseres mere på uddannelse og livslang læring inden for logistikområdet, og der arbejdes på et udspil om gensidig anerkendelse og certificering af godstransportlogistikere.

Den nuværende brug af infrastrukturen skal optimeres med effektive og bæredygtige logistikløsninger. Kommissionen ønsker bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur og foreslår i den forbindelse bl.a., at unødvendig tomkørsel reduceres samt at lasteevnen for f.eks. lastbiler udnyttes fuldstændig.

En bedre anerkendelse af kvalitet på tværs af grænserne i EU vil skabe større ensartethed i vurderingen af logistiske resultater. Kommissionen foreslår i den sammenhæng at indføre en mærkning af de bedste logistiske resultater i branchen, hvor der bl.a. tages højde for miljøstandarder og effektivitet. I samme øjemed arbejdes der på en handlingsplan, som opmuntrer til indretning af et godsorienteret jernbanenet, der giver mulighed for særlige godstransportkorridorer. Sådanne korridorer vil ifølge Kommissionen hjælpe til at opnå betydelig bedre pålidelighed, et højere præstationsniveau og en bedre konkurrenceevne inden for international jernbanegodstransport.

Inden for søtransport kan godslogistikken forbedres ved en bedre koordinering mellem de nationale toldmyndigheder. Kommissionens forslag om papirløst miljø for told og handel er her en mulig løsning.

Brugen af forskellige transportformer i en enkelt transportkæde bør forstærkes. Med udgangspunkt i de gode erfaringer fra Shortsea Promotion Centre skal de multimodale kæder udbygges til også at omfatte logistikløsninger for transportkæder på land. I den forbindelse er det også afgørende, at der skabes ensartede ansvars- og erstatningsforpligtigelser for de forskellige transportformer.





Kommissionen ønsker, at ovenstående tiltag skal munde ud i en handlingsplan for godstransportlogistik i 2007.

Side 9/41

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **2. Gældende dansk ret**

Ikke relevant.

## **3. Høring**

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist 28. august 2006:

Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark/Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri, Danmarks Rederiforening, FDM, Bilimportørerne, Landsorganisationen i Danmark og Fagforbundet 3 F.

Af høringssvarene fremgår følgende:

**Landbrugsrådet** tilråder, at Kommissionen arbejder videre med de emner, hvor Kommissionen har en afgørende rolle, men spiller en mere tilbagetrukket rolle på områder, hvor der reelt er markedets aktører, som afgør udviklingen.

Landbrugsrådet knytter endvidere følgende kommentarer til meddelelsen:

Kommissionen hævder, at informations- og kommunikationsteknologi skal bringes i øget anvendelse, f.eks. i form af elektroniske dokumenter, sporing af gods m.v. gennem Galileo-systemet. Dette støttes fuldt ud, såfremt også de private logistik- og leveringsdokumenter, der er knyttet til varehandlen, får mulighed for at benytte denne teknologi. Det er dog i denne sammenhæng vigtigt, at det ikke bliver laveste fællesnævner, som bliver standard. Det er, ifølge Landbrugsrådet væsentligt for dansk fødevareeksport, at man kan benytte sig af topmoderne elektroniske systemer. Kommissionen ønsker at nedsætte aktørbaserede fokusgrupper, som skal identificere "flaskehalse" af forskellig art for logistikken. Landbrugsrådet støtter som udgangspunkt denne idé, men fastslår samtidig, at den skal begrænses til de områder, hvor der kan skabes dynamik i processen ved at belyse aktuelle behov, som Kommissionen reelt kan påvirke.



Kommissionen nævner behovet for uddannelse og gensidig anerkendelse af uddannelse/certificering mellem landene. Landbrugsrådet mener, at der er tale om et godt initiativ, som kan bidrage til at tiltrække, fastholde og udnytte arbejdskraftressourcer i EU.

Kommissionen foreslår et ”Logistik excellence” –mærke og + benchmark af logistikoperatører i Europa. Landbrugsrådet støtter dette tiltag, men mener dog, at et sådant mærke bør være et privat initiativ.

Landbrugsrådet støtter, at Kommissionen går i gang med at lave en ordning for modulvognvogt i EU.

Etablering af multimodale terminaler i tilknytning til det europæiske transportnet bør, ifølge Landbrugsrådet, foregå i et samarbejde mellem private og offentlige aktører.

**Danmarks Rederiforening** værdsætter, at Kommissionen har fokus på at optimere hele transportkæden. Til orientering vedlægger de en kommentar vedrørende logistikhøringen fra den europæiske rederiforening, som de kan tilslutte sig. Af høringssvaret fremgår bl.a.:

- Udviklingen af intermodal logistik og vurderingen af kvaliteten i sektoren bør overlades til markedskræfterne.
- Intermodal transport i Europa skal være international i sin karakter, og det skal derfor undgås, at EU opsætter et sæt rammebetingelser i Europa, som ikke er i overensstemmelse med de internationale standarder
- Der bør fokuseres på udviklingen af den generelle infrastruktur og i særdeleshed på udviklingen af havne (f.eks. ved liberalisering).

Herudover fremhæver Rederiforeningen følgende:

- EU bør afholde sig fra at udforme regionale ansvarsregler og transportdokumenter. EUs transportsystem er integreret i den globale transportkæde, og derfor bør internationale løsninger søges og respekteres.
- Det må sikres, at 45-fods containere fortsat kan benyttes.
- Havne og tilknyttede infrastruktur bør udbygges og fortsat effektiviseres.
- Et politisk/administrativt fastsat ”quality label” vil ikke være gavnligt og alene føre til øget bureaukrati.

**DSB** bemærker, at de som bekendt ikke opererer som godsoperatør, men at området alligevel har betydning for DSB, idet den eksisterende infrastruktur overvejende anvendes til både gods- og passagertrafik.

Kommissionens meddelelse fokuserer bl.a. på identifikation og løsning af flaskehalsproblemer, hvoraf mange vedrører omlastningsfaciliteter og godsterminaler. En række flaskehalse vedrører imidlertid selve skinnenettet – incl. sig-



nalanlæg mv. – og giver anledning til såvel kapacitetsmangel som kvalitetsbrist i forhold til markedets krav og forventninger. Ved afhjælpning af disse problemer vil det, ifølge DSB, være vigtigt at tilgodese både gods- og persontrafikkens vilkår, således at der konstrueres løsninger, der kan udnyttes af begge transportformer til betydelige produktforbedringer.

På europæisk plan arbejdes der som bekendt med planer om et jernbanenet med præference for godstrafikken, især for at overkomme kapacitetsproblemerne i de centrale områder og omkring de største byer. Det vil naturligvis være afgørende, at dette lovende arbejde ikke medfører klart negative konsekvenser for persontrafikken, f.eks. ved indførelse af ufleksible prioriteringsregler uden hensyn til nationale og regionale forhold.

Afslutningsvis bemærker DSB, at den enkle målsætning om at forøge godstogene maksimale hastighed ikke blot vil medføre et mere attraktivt produkt for godskunderne, men samtidig give mulighed for en bedre kapacitetsudnyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Den faktisk opnåelige kapacitet afhænger kraftigt af forskellene mellem de enkelte togs hastigheder, acceleration, standsningsmønstre mv., således at mere ensartet strækningshastighed mellem de enkelte togtyper alt andet lige vil kunne forbedre den faktiske kapacitet og den heraf afledte regularitet.

**Danmarks Statistik** noterer, at Kommissionen angiver behov for statistik vedrørende transportlogistik, dels til belysning af intermodaltransport (transportkæder), dels i form af indikatorer til belysning af udviklingen over tid. Danmarks Statistik opfordrer til, at DG TREN i samarbejde med EUROSTAT og de nationale statistikmyndigheder analyserer mulighederne for etablering af en fælles europæisk statistik om intermodal transport. Endvidere bør EUROSTAT inddrages i arbejdet med udvikling af relevante indikatorer.

**DTL, ITD, HTS og Danske Speditører** hilser Kommissionens initiativ velkommen og påpeger, at logistikpolitik er et vigtigt instrument i den fælles transportpolitik for EU. De finder, at man dermed rykker et skridt videre i udviklingen af den fælles transportpolitik, idet man flytter fokus fra etablering af det Indre Marked til fokus på at få det Indre Marked for transport og logistik til at fungere samt udvikle sig og bidrage til den økonomiske vækst i EU.

De udtrykker dog beklagelse over, at transport- og logistikpolitik fortsat synes at blive behandlet i en snæver sammenhæng uden øje for alle de andre politikker, der påvirker erhvervets aktiviteter (miljø, skatter og afgifter, arbejdsmarked, regler for fødevaretransporter med videre.).

DTL, ITD, HTS og Danske Speditører understreger betydningen af, at EU træder til på områder, der har klare implikationer for alle operatører, der udfører opgaver i EU. Oplagte eksempler er miljøzoner i byer i EU. Der kan her være



argumenter for en harmonisering af visse af vilkårene for at sikre lige konkurrencevilkår for alle operatører i EU.

Vedrørende flaskehalse hilser Kommissionens udspil velkommen, idet man erkender behovet for at få skabt overblik over eksisterende flaskehalse i EU's transport- og logistiksystemer. De understreger dog behovet for, at dette gøres på en åben og fordomsfri måde med en bred tilgang til spørgsmålet om kapacitet generelt. Således bør man foretage en bred vurdering af, hvor der findes kapacitetsbegrænsninger – lovgivning, sikkerhed, sociale forhold, infrastruktur mv. – for at finde de rette løsninger, som samtidig opfylder alle politiske mål. Et eksempel er vægt og dimensioner for køretøjer, hvor lovgivningen klart fastsætter en kapacitetsbegrænsning med henblik på at imødekomme en række andre politiske mål. Imidlertid afspejler lovgivningen i dag ikke den tekniske udvikling med mere sikre køretøjer, mere sikker infrastruktur, miljøforbedringer osv.

En diskussion om flaskehalse bør derfor i første omgang i det mindste definere alt, hvad der bidrager til at fastsætte kapaciteten og derefter afgøre, om dette er hensigtsmæssigt eller om andre tiltag kan gøres for at opnå samme resultater, men med større kapacitet i transportsystemet.

Ifølge DTL, ITD, HTS og Danske Speditører er der utvivlsomt mange gevinster at finde i udvikling og bedre anvendelse af ICT-systemer. Der kan skabes muligheder for bedre kommunikation mellem operatørerne i transportkæden, mellem operatører og myndigheder og en bedre mulighed for myndigheders kontrol af oplysninger. Dette vil alt sammen kunne give effektivitetsgevinster og dermed stille yderligere kapacitet og ressourcer til rådighed.

I den forbindelse er det vigtigt, at initiativer tages for at sikre udviklingen af en "black box", som kan installeres i lastbilens førerkabine og foretage den nødvendige elektroniske kommunikation med flere forskellige systemer (betalingsveje, fragt, oplysninger m.v.). Denne ene boks skulle kunne erstatte alle andre bokse, en førerkabine vil skulle være udstyret med, for at bevæge sig gennem EU.

Uddannelse og forskning er hovedprioriteter for den videre udvikling af transport- og logistikerhvervet. Der er behov for klare retningslinier for gensidig anerkendelse af certifikater/uddannelsesbeviser og for hvilke krav, der stilles, for at en operatør kan levere en ydelse i et andet medlemsland. Kommissionen har en klar opgave i forhold til at løse disse problemstillinger og etablere fælles normer.

Det er nødvendigt, at man intensiverer forskning i logistikløsninger. Det er endvidere afgørende, at forskningen er så erhvervsrettet som muligt og dermed giver erhvervet adgang til at løse konkrete spørgsmål, der relaterer sig til transport og logistik samtidig med at grundforskningen i løsning af trængselsproblemer med videre fortsættes og forstærkes.

De hilser velkommen, at Kommissionen er rede til at anvende ressourcer til at udvikle og samle statistik for transporterhvervet i EU. De eksisterende statistikker giver et mangelfuldt og til tider vildledende indtryk med konsekvenser



for politikvalg. Det er imidlertid vigtigt for at forbedre kvaliteten i statistikerne, at virksomhederne ikke omfatter indberetninger som en administrativ byrde.

DTL, ITD, HTS og Danske Speditører finder det ikke konstruktivt, at man til tider synes at hævde, at kapaciteten i lastbiler ikke udnyttes optimalt. Der er ingen grund til at tro, at en operatør ikke vil søge at optimere sin kapacitetsudnyttelse inden for de eksisterende økonomiske, lovgivningsmæssige og praktiske rammer. Kritikken af tomkørsler er et eksempel på en manglende forståelse for realiteterne i erhvervet. Flere transporter vil i sagens natur ikke altid have fuld kapacitetsudnyttelse. De oplagte eksempler er transporter til byggepladser, der typisk modtager mere, end der skal transporteres bort, eller transport af fødevarer (mælk, frost, levende dyr med videre), hvor kravene til køretøjer medfører, at de ikke kan anvendes til enhver anden form for transport og hvor kørselsmønstret er, at transporten starter tom og kun gradvis fyldes. På et mere globalt niveau vil forskelle i handelsstrømmene mellem to lande/regioner i sig selv medføre tomkørsler i en af retningerne.

Kvalitet er af afgørende betydning i transporterhvervet. Det er et af kendetegnene ved markedsbaserede aktiviteter, at de ydelser, der leveres med højeste kvalitet, foretrakkes. En markedsbaseret afvikling af efterspørgsel og udbud, sikrer, at kunderne får den kvalitet, de efterspørger, og man kan derfor sætte spørgsmålstejn ved behovet for tiltag fra myndighederne i relation til kvalitet.

Det skal erkendes, at certificering og standarder har haft betydning for etablering af kriterier for definition af kvalitet, og yderligere kriterier kan indføres gennem de eksisterende certificater/standarder, hvis der er efterspørgsel for det i markedet. Men et system, hvor kriterier for kvalitet fastsættes gennem lovgivning og fordeles kun tildeles til certificerede virksomheder, vil blot have som effekt, at kriterierne fastlåses uden nødvendigvis at afspejle markedets behov, og alle operatører vil søge at blive certificeret

DTL, ITD, HTS og Danske Speditører hilser velkommen, at Kommissionen er rede til at fortsætte sine bestræbelser for at fremme godstransport ad bane. Det er vigtigt, at det erkendes politisk, at der er behov for yderligere fokus på godstransport ad jernbane, hvis man ønsker at jernbanerne reelt skal bidrage til at løfte EU's transportbehov i fremtiden. Et hovedproblem – men politisk vanskeligt – er at definere prioriteten mellem godstrafik og passagertrafik bedre og erkende, at det er et politisk valg. Det er ikke konstruktivt at betragte godstransport, som noget, der er i vejen for passagertransport eller omvendt. Begge dækker behov, der er nødvendige for samfundets økonomiske aktiviteter. På det praktiske niveau synes der at være størst behov for udviklingen af teknisk interoperabilitet og fremme af administrativt samarbejde.

De kan tilslutte sig behovet for at skabe større opmærksomhed og interesse for multimodale kæder. Dette vil i første omgang primært bidrage til at sætte fokus på, hvor der er flaskehalse og andre praktiske problemer, der hindrer en videre udvikling af multimodale kæder.

Det er af afgørende betydning, at man ikke tager som udgangspunkt, at det er en mentalitet hos de forskellige aktører, der hæmmer udviklingen af intermo-



dalitet. Der er ingen grund til at tro, at operatører i transporterhvervet ikke vælger den økonomisk mest rationelle løsning af højeste kvalitet inden for de givne rammer. Det er derfor disse rammer, der skal tilpasses for at opnå resultater.

DTL, ITD, HTS og Danske Speditører kan tilslutte sig Kommissionens ønske om at skabe større opmærksomhed og interesse for multimodale kæder. Dette vil i første omgang primært bidrage til at sætte fokus på, hvor der er flaskehalse og andre praktiske problemer, der hindrer en videre udvikling af multimodale kæder.

Denne fremme af multimodalitet kan ske på flere måder:

- **Forskning og udvikling.** Det 7. rammeprogram for forskning vil stille midler til rådighed for transport- og logistikforskning. Det er vigtigt, at disse midler anvendes i overensstemmelse med rammeprogrammets overordnede kriterier, det vil sige med fokus på SMV og på forskning, der vil give praktiske løsninger til virksomhederne. Dermed kan forskningen fokusere på, hvorledes man optimerer kommerciel udvikling af transport- og logistikløsninger, infrastruktur (terminaler) og udnyttelse (lager, køretøjer mv.).
- **One-stop shops.** Hvis hensigten med disse one stop shops er at sikre, at transport- og logistikoperationer lettes for administrative byrder i relation til kontakten med myndigheder kan de hilse initiativet velkommen. Det vil dog formentlig være diskriminerende og under alle omstændigheder konkurrenceforvridende, hvis disse lettelser i byrder er betinget af anvendelsen af multimodalitet. Snarere må man have tillid til markedets frie kræfter og tro på, at lettelse af de administrative byrder i sig selv vil fremme innovation.
- **Promotioncentre:** Der synes at være en risiko for etablering af et unødigt netværk, hvis man vil etablere nye centre for intermodalitet. DTL, ITD, HTS og Danske Speditører advarer derfor mod dette. Man kunne eventuelt overveje at udvide de eksisterende centre for nærskibssøfart til at omfatte intermodalitet. Dette ville bygge på eksisterende erfaringer og sikre sammenhæng i tiltagene.

DTL, ITD, HTS og Danske Speditører finder, at Kommissionens forslag om "focal point" er en interessant og ny idé, som i stort omfang synes at svare til principperne for Transportens Tænketautank i Danmark. Imidlertid er de afvisende overfor, at disse focal points alene skal fokusere på intermodalitet. Dermed risikeres, at logistik- og transportpolitik ender i at være et spørgsmål om intermodalitet snarere end om fremme af effektiv, bæredygtig og konkurrencedygtig transport i EU. Disse focal points bør derfor se på transporterhvervets samlede rammevilkår og hele transportkæden i en global og europæisk sammenhæng.

De finder ligeledes, at løsninger for liability må søges primært på globalt niveau samtidig med, at det erkendes, at det eksisterende regime for liability for vejtransport – CMR-konventionen – har været vellykket og robust som løsning for kunder og operatører. En global løsning må derfor respektere CMR-reglerne.



Spørgsmålet om dimensioner har behov for at blive givet en højere politisk prioritet. Der er ikke tale om alene en teknisk problemstilling, men om politiske valg, der har implikationer for udnyttelsen af eksisterende infrastruktur og for erhvervets investeringer og kapitalapparat; med andre ord: kapacitet!

Der er i dag tre hovedspørgsmål indenfor dimensioner i transporterhvervet: EILU (Kommissionens forslag), 45 fods containere og modulvogn tog. Det ville være hensigtsmæssigt, hvis en samlet løsning kunne findes.

Den tekniske udvikling og efterspørgslen efter transport betyder, at det er muligt at tillade større vægt og dimensioner uden at sætte færdselssikkerheden over styr. Samtidig vil der blive opnået kapacitetsforbedringer, miljøgevinster og økonomisk effektivitet – alle tre til klar fordel for EU's bæredygtige økonomiske udvikling.

Det er tilsvarende vigtigt at sikre fortsat anvendelse af 45 fods containeren. I lyset af 45-fods containerens udbredte kommercielle anvendelse og det vigtige bidrag, den giver til udviklingen af intermodalitet, kan de kun opfordre Kommissionen og medlemslandene til at overveje at ophæve de regler, der hindrer anvendelsen af 45 fods containeren.

EU's transport- and logistikerhverv har brug for nytænkning og for at lovgivningen følger med den tekniske udvikling. I det lys er det nødvendigt, at der er politisk vilje til at overveje alle mulige løsninger – med fordele og ulemper – for at sikre en bæredygtig, økonomiske udvikling.

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

Meddelelsen medfører i sig selv ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser. Når meddelelsen udmøntes i konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i grundnotater herom.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Hvis meddelelsen udmøntes i konkrete forslag, vil konsekvenserne blive vurderet i nærhedsnotater herom.

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

Danmark er overordnet positivt indstillet over for Kommissionens meddelelse, idet tiltag som medfører en mere effektiv international transport, generelt hilses velkommen.



Fra dansk side vil man i forbindelse med drøftelserne om meddelelsen søge at fremme bestræbelserne på at bevare 45 fods containeren samt arbejde for muligheden for at anvende modulvogn tog.

Det er positivt, at Kommissionen erkender behovet for at få skabt overblik over eksisterende flaskehalse i EU's transport- og logistiksystemer, selvom det på nuværende tidspunkt ikke fremgår, hvilke omkostninger der er forbundet ved nye tiltag.

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

Det forventes, at tre lande vil støtte det danske ønske om at bevare 45-fods containerne, og at Kommissionen vil forsøge at finde en løsning på problemet.

#### **8. Tidligere forlæggelse i Europaudvalget**

Den fremlagte godslogistik-meddelelse KOM(2006) 336 har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.





### Dagsordenspunkt 3: Satellitnavigationssystemet Galileo

#### Nyt notat

*Resumé: På Rådsmødet den 12. oktober 2006 skal Rådet drøfte to ændringsforslag til eksisterende Galileo-forordninger, som bunder i behovet for praktiske ændringer. Der er ikke tale om væsentlige forslag. Rådet skal desuden drøfte et konklusionsudkast om status for projektet m.m., ligesom Kommissionen vil afrapportere om de langvarige forhandlinger om koncessionskontrakten knyttet til det konsortium, der skal drive Galileo. Videre er det muligt, at Kommissionen vil redegøre for, hvordan tredjelande skal tilknyttes den tilsynsmyndighed, der har til opgave at varetage offentlighedens interesser i forbindelse med programmerne for satellitbaseret radionavigation.*

På Rådsmøde (transport, telekom og energi) den 12. oktober 2006 er det hensigten, at Rådet under dagsordenspunktet om Galileo skal drøfte 5 underemner, dvs.

1. Kommissionens Forslag til Rådets forordning om ændring af fællesforetagendet Galileos vedtægter, der er knyttet som bilag til Rådets forordning (EF) nr. 876/2002, KOM(2006) 351.
2. Forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1321/2004 om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation, KOM(2006) 261.
3. Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet: Statusrapport om Galileo-programmet, KOM (2006)272 - Rådskonklusioner.
4. Forhandlingerne om koncessionskontrakt.
5. (muligv.)Relationer med 3.-lande.

#### 1. Baggrund og indhold

***Kommissionens forslag til Rådets forordning om ændring af fællesforetagendet Galileos vedtægter, der er knyttet som bilag til Rådets forordning (EF) nr. 876/2002***

Forslaget der tilsigter at ændre fællesforetagendet Galileos vedtægter er vedtaget af Kommissionen den 29. juni 2006. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten, særligt artikel 171, dvs. enighed i Rådet med kvalificeret flertal.

Baggrunden for forslaget er følgende:



Fællesforetagendet Galileo er oprettet via Rådsforordning (nr. 876/2002 af 21. maj 2002). Fællesforetagendet skal sikre gennemførelsen af udviklingsfasen og forberede Galileo-programmets følgende faser. De stiftende medlemmer er Det Europæiske Fællesskab og Den Europæiske Rumorganisation.

Fællesforetagendet har to hovedopgaver. Det skal først og fremmest lede og samordne de nødvendige forsknings- og udviklingsaktiviteter. For det andet har det til opgave at gennemføre proceduren med udvælgelse af systemets fremtidige koncessionshaver, jf ovenstående beskrevne forhandlinger.

I artikel 20 i fællesforetagendet Galileos vedtægter er det fastsat, at fællesforetagendets eksistensperiode skulle svare til varigheden af udviklingsfasen, der oprindeligt var planlagt til perioden 2002 til og med 2005.

Set i lyset af Galileo-programmets nuværende stade (dvs. forsinkelse i programmet) vil udviklingsfasen ikke kunne afsluttes før ved udgangen af 2008. Først på det tidspunkt vil man kunne ibrugtage de fire satellitter, som Den Europæiske Rumfartsorganisation skal bygge og opsende inden for rammerne af den fase, der kaldes "validering i kredsløbet".

Heraf følger det ifølge Kommissionen, at fællesforetagendet Galileo ifølge sine nuværende vedtægter ikke bør indstille sine aktiviteter før ved udgangen af 2008, hvilket indebærer en forlængelse af dets eksistensperiode med omkring tre år i forhold til den oprindeligt planlagte periode.

Denne forlængelse af fællesforetagendets eksistensperiode ud over 2006 vil imidlertid være både formålsløs og dyr, fordi tilsynsmyndigheden i løbet af 2006 gradvist vil kunne overtage og efterfølgende gennemføre alle de aktiviteter, som på nuværende tidspunkt udføres af fællesforetagendet.

Inden udgangen af 2006 vil tilsynsmyndigheden have de nødvendige ressourcer, herunder personale, til at varetage fællesforetagendets opgaver, dvs. at afslutte udviklingsfasen og forberede programmets følgende faser.

For at sikre, at tilsynsmyndigheden kan overtage fællesforetagendets opgaver på optimal vis, forekommer det hensigtsmæssigt at lade de to strukturer sameksistere i nogle måneder, og at tilsynsmyndigheden i den periode knyttes nært til fællesforetagendets aktiviteter.

Kommissionen vurderer, at fællesforetagendet har opnået erfaringer og viden, som nødvendigvis må overføres til tilsynsmyndigheden. Dette gælder navnlig forhandlingerne om koncessionskontrakten, som fællesforetagendet skal videreføre og afslutte i løbet af 2006. Det er derfor på sin plads at lade fællesforetagendet indstille sine aktiviteter den 31. december 2006 og dernæst afvikle det.



**Kommissionens forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1321/2004 om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation.**

Forslaget der giver tilsynsmyndigheden mulighed for at gennemføre Galileo programmets udviklingsfase efter at fællesforetagendet Galileo er bragt til op-høre er fremsat den 2. juni 2006 under henvisning til traktaten, særligt artikel 308. I medfør af artikel 308 udfærdiger Rådet på forslag af Kommissionen og efter at have indhentet udtalelse fra Europa-Parlamentet med enstemmighed passende forskrifter.

Tilsynsmyndigheden er også nedsat gennem Rådsforordning (nr. 1321/2004 af 12. juli 2004 om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret Radionavigation). Oprettelsen af Tilsynsmyndigheden er foregået gradvis gradvist siden sommeren 2005, og den vil blive fuldt operationel i løbet af 2006 – dvs. på et tidspunkt, hvor Fællesforetagendet overleverer arbejdet med Galileo til Tilsynsmyndigheden (forventes at ske gradvist inden for det næste 1/2 år).

Tilsynsmyndigheden har til opgave at varetage offentlighedens interesser i forbindelse med programmerne for satellitbaseret radionavigation. Tilsynsmyndigheden er navnlig koncessionsgivende myndighed over for den fremtidige koncessionshaver.

Forvaltningen af udviklingsfasen i fællesforetagendets sted er ikke blandt de opgaver, de er tillagt tilsynsmyndigheden. Heller ikke de forskningsaktiviteter eller -arbejder, som tilsynsmyndigheden vil skulle iværksætte eller finansiere i løbet af programmets udviklingsfase, etablerings- og ibrugtagningsfase og driftsfase figurerer blandt opgaverne.

Kommissionen har derfor vurderet det hensigtsmæssigt at tilsynsmyndighedens opgaver udvides til også at omfatte de opgaver, som påhviler fællesforetagendet Galileo, indtil det ophører med at eksistere, samt om nødvendigt, og når fællesforetagendet Galileos bestyrelse har truffet afgørelse herom, med afviklingen af fællesforetagendet efter den 31. december 2006. Endvidere bør tilsynsmyndigheden pålægges ansvaret for at iværksætte alle relevante forskningsaktiviteter til gavn for de europæiske GNSS-programmer.

Kommissionen vurderer videre, at der af hensyn til sammenhængen bør træffes bestemmelse om, at ejendomsretten til de materielle og immaterielle goder, som ejes af fællesforetagendet Galileo, overdrages til tilsynsmyndigheden, når fællesforetagendet ophører med at eksistere, i stedet for ved udviklingsfasens afslutning. Det bør derfor bl.a. også fastsættes, at tilsynsmyndigheden skal have ejendomsretten til de materielle og immaterielle goder, som skabes eller udvikles i udviklingsfasen, efter, at fællesforetagendet er ophørt med at eksistere.



Hensigten med forslaget er således, at ændre Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 således, at Den Europæiske GNSS-tilsynsmyndighed får mulighed for at gennemføre Galileoprogrammets udviklingsfase, efter at fællesforetagendet Galileo er bragt til ophør.

***Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet - Statusrapport om Galileo-programmet.***

Meddelelsen der giver en oversigt over status i Galileo-projektets mange aspekter er fremsat af Kommissionen den 7. juni 2006.

Hovedelementerne i Kommissionens meddelelse er i det følgende kort beskrevet (dog er afsnit om dels koncessionsforhandlinger, dels tredjelandrelationer ikke medtaget her, da dette punkt også optræder som et umiddelbart efterfølgende selvstændige punkter på rådsmødet):

***a) EGNOS***

Egnos ("European Geostationary Navigation Overlay Service") anvender og forbedrer ved hjælp af tre satellitter i geostationært kredsløb de oplysninger, der leveres af signalerne fra konstellationerne i det amerikanske satellitsystem GPS og det russiske satellitsystem Glonass.

Kommissionen anfører, at systemet med en nøjagtighed på 1-2 meter giver alle brugerne af satellitbaseret radionavigation en meget højtydende navigations- og positionsbestemmelsestjeneste, som er bedre end den, der hidtil har været til disposition i Europa alene med GPS-systemet, og er tæt på den, som Galileo i fremtiden vil frembyde, bl.a. udsendelse af en såkaldt integritetsmeddelelse. Men Egnos er afhængig af GPS-systemet.

Udviklingen af Egnos bygger på en trepartsaftale mellem Det Europæiske Fællesskab, Den Europæiske Rumorganisation og Eurocontrol. Egnos er et af de projekter, der indgår i de transeuropæiske net. Som led heri har Det Europæiske Fællesskab tilført en kapital på 143 mio. EUR over budgetposten til de transeuropæiske net. Den Europæiske Rumorganisation samt offentlige forvaltninger og virksomheder, som er aktive inden for civil luftfart, har ligeledes bidraget finansielt til programmet.

Som forløber for Galileo har Egnos givet EU mulighed for at oparbejde teknisk kapacitet og *knowhow* inden for satellitbaseret radionavigation. Det tilfører merværdi til det enkle GPS-system ved at øge nøjagtigheden i positionsbestemmelsen, give mulighed for bedre modtagelse på bestemte steder og give brugerne oplysninger om systemets pålidelighed.

Opbygningen af infrastrukturen blev afsluttet i 2005, og Egnos har ifølge Kommissionen bestået den første test af systemets operationelle egnethed for



så vidt angår den åbne tjeneste. Flere regionale luftfartsselskaber og visse flyfabrikker planlægger allerede nu at integrere Egnos-modtagere i deres fly. Derefter følger arbejdet med at certificere applikationerne til sø- og jernbanetransporten.

### *b) Den statsregulerede tjeneste (PRS)*

Blandt de tjenester, der tilbydes af Galileo, er den statsregulerede tjeneste ("Public Regulated Service" (PRS)) forbeholdt de offentlige institutioners behov. Den er krypteret og modstandsdygtig over for støjsending og interferens og er dermed særlig velegnet til funktioner, som kræver stor kontinuitet, f.eks. inden for civilbeskyttelse eller med henblik på den nationale sikkerhed, politier eller toldovervågning, overvågning af sø- og landegrænser og bekæmpelse af ulovlig eksport og ulovlig indvandring.

Adgangen til PRS-tjenesten vil af sikkerhedshensyn være kontrolleret. Kontrollen af brugerne sker ved tekniske midler, f.eks. brug af kryptologinøgler, proceduremæssige midler, f.eks. sikkerhedsclearing, eller beslutningsmæssige midler som led i instrukser vedtaget i medfør af Rådets fælles aktion (Rådets fælles aktion 2004/552/FUSP af 12. juli 2004 om aspekter ved det europæiske satellitbaserede radionavigationssystemes drift, som måtte berøre Den Europæiske Unions sikkerhed).

Endvidere har PRS' brugergrupper, hvoraf der potentielt er mange, forskellige behov, adfærdsformer og tillidsgrader. Politikken for adgang til PRS-tjenesten skal tage højde for alle disse faktorer.

Kommissionen oplyser, at et første principielt udkast vedrørende denne politik er blevet udarbejdet af Galileos sikkerhedsråd ("Galileo Security Board" (GSB)). Heri opstilledes målsætningerne for politikken for adgang til PRS, og etaperne i dens gennemførelse blev fastlagt.

Det forberedende arbejde af teknisk art vil blive videreført for at give de medlemsstater, som agter at benytte PRS, mulighed for dels at formulere deres nationale behov for benyttelse af denne tjeneste og dels at udpege et organ, som skal forvalte deres nationale brugere. Dette organ vil blive samtalepartner for tilsynsmyndigheden.

Tilsynsmyndigheden vil sørge for at udarbejde retningslinjer for iværksættelse af forvaltningsreglerne for PRS i medlemsstaterne, fælles minimumsstandarder for anvendelse og forvaltning af PRS og specifikationer og instrukser for fremstilling af PRS-modtagere.

Ved afslutningen af denne første etape, som skal afsluttes inden udgangen af 2006, vil Kommissionen forelægge en plan for gennemførelse af politikken for adgang til PRS for Rådet, som fastsætter, hvilke tekniske midler og beslut-



ningsmæssige instanser der skal etableres i tide til, at PRS kan tages i brug inden udgangen af 2010.

### c) Finansieringen af programmet

Kommissionen fremlagde den 14. juli 2004 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om finansiering af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af Galileoprogrammet for den periode, der er omfattet af den finansielle ramme for 2007-2013. Ved dette forslag forankres programmet i et særligt retligt instrument, som stemmer overens med det fremtidige europæiske rumprogram og på bedste vis opfylder kravene til en fornuftig finansiel forvaltning.

Den 21. april 2005 accepterede Rådet som led i delvise generelle retningslinjer det lovgivningsforslag, der her er tale om, med undtagelse af budgetdelen. Den vigtigste ændring fra Rådets side drejer sig om at inkludere Egnos i forordningen, hvilket Kommissionen kan acceptere. Parlamentet bekræftede på plenarmødet den 5. september 2005 sin støtte til forslaget. Rådets og Parlamentets synspunkter ligger meget tæt op ad hinanden og kan accepteres af Kommissionen.

Teksten kan dog ikke vedtages endeligt, før de nøjagtige bestemmelser i koncessionsaftalen er kendt. Kommissionens forslag af 14. juli 2004 nævnte et finansielt bidrag fra Det Europæiske Fællesskabs side på 1 mia. EUR. Dette forslag blev ændret ved et ændret forslag i maj 2006.

Det nøjagtige beløb, som i sidste ende skal fastsættes for hele koncessionens varighed, vil afhænge af risikodelingen og delingen af de finansielle forpligtelser, som netop behandles i samme koncessionsaftale, og de instrumenter, der vil blive taget i brug for at overtage risiciene. Kommissionen er for øjeblikket med bistand fra Den Europæiske Investeringsbank ved at udarbejde forslag om sidstnævnte punkt.

### d) Tidsplan for den resterende del af Galileo-programmet

Tidsplanen for den resterende del af Galileo-programmet ser ifølge Kommissionen ud som følger:

- November-december 2006: afslutning af forhandlingerne om koncessionsaftalen.
- December 2006: orientering af Europa-Parlamentet og Rådet om resultatet af forhandlingerne om koncessionsaftalen.
- I løbet af 2007: indgåelse og undertegnelse af koncessionsaftalen.



- Midten af 2006: officiel bekendtgørelse fra tilsynsmyndighedens side af, at den åbne tjeneste, der tilbydes af Egnos, er fuldt disponibel.
- I løbet af 2006: gradvis overførsel af Galileo-fællesforetagendets aktiviteter til tilsynsmyndigheden.
- Efteråret 2006: opsendelse af forsøgssatellit nr. 2.
- Efteråret 2006: forelæggelse for Rådet af mandater, der giver Kommissionen mulighed for at indlede forhandlinger med tredjelande om fastsættelse af vilkårene for deres deltagelse i programmets senere faser.
- Slutningen af 2006 – begyndelsen af 2007: forelæggelse for Europa-Parlamentet og Rådet af en grøn bog om Galileo-applikationer.
- 2008-2010 : opsendelse af tredive satellitter, som tilsammen udgør konstellationen, færdiggørelse af opførelsen af jordstationer og indledning af driften af systemet med dets applikationer.

Kommissionen vil – ifølge meddelelsen - inden udgangen af 2006 fremlægge en grøn bog om Galileo-applikationer.

### ***Forhandlingerne om koncessionskontrakt***

Fra Galileo-programmets start har det været Rådets ønske, at projektet skulle gennemføres i et offentligt/privat partnerskab. Tildeling af en koncession forekom senere at være den bedst egnede løsning til de særlige aspekter ved programmet. Den består i at give et privat foretagende eneret til brug af infrastrukturen over en 20-årig periode til gengæld for, at foretagendet påtager sig at afholde mindst to tredjedele af omkostningerne til etablering af infrastrukturen.

Galileo-fællesforetagendet har til opgave at forvalte programmets udviklingsfase og gennemføre proceduren for udvælgelse af den fremtidige koncessionshaver. Infrastrukturen forbliver i offentligt eje.

Tilsynsmyndigheden undertegner koncessionsaftalen og vil være den koncessionsgivende myndighed.

Forhandlingerne med et konsortium bestående af otte partnere (Aena, Alcatel, EADS, Finmeccanica, Hispasat, Inmarsat, Thales og TeleOp) blev indledt efter indlevering af et konsolideret bud den 20. juni og den 21. oktober 2005.

En første forhandlingsrunde mundede den 17. februar 2006 ud i indgåelsen af en aftale om de principper, der skal overholdes under procedurens forløb.



Processen følger en metode, hvorefter spørgsmålene om risikodeling og de øvrige principielle spørgsmål behandles inden beslutningstagning og indgåelse af de finansielle forpligtelser. I overensstemmelse med principperne for et offentligt/privat partnerskab forløber forhandlingerne i etaper under evaluering af, hvilken part – den private sektor eller den offentlige sektor – der er i den bedste position til at påtage sig hver af de identificerede risici.

Der er fastlagt ni grupper af risici: budgetoverskridelser, gennemførelse, ydeevne, udformning, indtægter og markeder, etablering og ibrugtagning, dækning af projektrisici, erstatning i tilfælde af opsigelse og refinansiering. Forhandlingerne er allerede godt fremskredne inden for syv af de ni fastlagte områder. Der er stadig uoverensstemmelser vedrørende primært risikodelingen i forbindelse med systemets udformning og i forbindelse med de kommercielle indtægter og markedsudviklingen.

Inden udgangen af 2006 vil man lægge sig fast på prognoserne for indtægter og udgifter og den offentlige sektors bidrag. Endvidere vil finansieringsplanen blive konsolideret, og de vigtigste kontraktklausuler vil blive udarbejdet. Derefter vil statusredegørelsen blive certificeret ("due diligence"), og kontrakten og finansieringsplanen vil blive færdiggjort. Til slut vil den finansielle afslutning og undertegnelsen af koncessionsaftalen finde sted i tiden mellem juni og december 2007.

Kommissionen forventer, at man vil kende de vigtigste resultater af forhandlingerne inden udgangen af 2006.

Kommissionen forelægger derefter en sammenfattende rapport for Rådet og Europa-Parlamentet, hvori der redegøres for risikodelingen mellem den private og den offentlige sektor og for fordelingen af de vigtigste rettigheder og forpligtelser mellem de to sektorer.

Rådet og Europa-Parlamentet vil derefter få forelagt konklusioner udarbejdet af Kommissionen, inden tilsynsmyndigheden undertegner koncessionsaftalen.

### ***(muligv.)Relationer med 3.-lande***

Det internationale samarbejde er et vigtigt element i Galileo-programmet, hvis konstellation med tredive satellitter lægger op til en global anvendelse.

Der er indgået samarbejdsaftaler med Kina den 30. oktober 2003 og med Israel den 13. juli 2004. Tilsvarende aftaler er blevet undertegnet med Ukraine den 3. juni 2005, med Indien den 7. september 2005, med Marokko den 8. november 2005 og med Sydkorea den 12. januar 2006. Andre aftaler er under forberedelse med Norge og Argentina på grundlag af mandater, der blev vedtaget af Rådet den 18. juli 2005.





Der er drøftelser i gang med Schweiz, Canada, Australien, Saudi-Arabien og Brasilien. Rusland har for nylig bekræftet sin interesse i at videreføre drøftelserne med Den Europæiske Union.

Desuden er det fastsat i den aftale, der blev indgået med USA den 26. juni 2004, at der skal være fuld interoperabilitet mellem det europæiske og det amerikanske system. Det arbejde, der for øjeblikket udføres inden for rammerne af denne aftale, fokuserer på at optimere signalerne. Derved øges ydeevnen i de to systemer, Galileo og GPS, der tilbydes brugerne.

Det er nødvendigt at afgrænse rækkevidden af og vilkårene for samarbejdet med tredjelande i de fremtidige etaper af Galileo-programmet, herunder også på institutionelt plan og under hensyntagen til de forpligtelser, der knytter sig til intellektuelle ejendomsrettigheder og beskyttelsen af teknologier med dobbelt anvendelse.

Kommissionen vil inden udgangen af 2006 forelægge Rådet mandater, så den vil kunne indlede forhandlinger med de pågældende tredjelande.

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

Rådets forordning (EF) nr. 876/2002 og forordning (EF) nr. 1321/2004 om henholdsvis ændring af fællesforetagendet Galileos vedtægter og om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation er gældende lovgivning. Ændring af de to forordninger vil have direkte retsvirkning i Danmark.

De andre Galileo-punkter på Rådsmødet vedrører ikke retsakter, og vedrører derfor ikke gældende dansk lovgivning.

## **3. Høring**

Det er regeringens vurdering, at det ikke har været relevant at foretage høring i relation til de to forslag til ændring af eksisterende Rådsforordninger, da de er af begrænset rækkevidde. Galileo har tidligere været forelagt relevante organisationer, senest i forbindelse med forslag til forordning fra 2004 om gennemførelse af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af det europæiske program for satellitbaseret radionavigation. Der har desuden været foretaget høring forud for vedtagelse af de to Rådsforordninger, der nu foreslås ændret.

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

De to ændringsforslag af eksisterende Rådsforordninger og Kommissionens statusmeddelelse medfører ikke statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, miljømæssige og beskyttelsesmæssige konsekvenser.



## **5. Nærhedsprincippet**

De to ændringsforslag knyttet til eksisterende Rådsforordninger vedrører et område, som efter Kommissionens opfattelse hører ind under Fællesskabets enekompetence

Efter dansk opfattelse er Kommissions-ændringsforslag til de to eksisterende forordninger de rette instrumenter til at opnå målene med. Regeringen finder således, at forslagene er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

## **6. Dansk holdning.**

### To ændringsforslag til to eksisterende Rådsforordninger

Der tale om to mindre væsentlige forslag af begrænset rækkevidde. Der er i høj grad tale om nogle forslag, som løser nogle praktiske problemer.

Danmark er enig med Kommissionen vedrørende begge forslag og kan støtte deres vedtagelse i den form, hvorom der kan opnås enighed.

### Kommissionens statusmeddelelse - Rådskonklusioner

Danmark kan generelt støtte en vedtagelse af Rådskonklusionerne, idet man dog arbejder for, at konklusionsteksten også omfatter en tekst om ESA's fremtidige rolle. ESA har været en central aktør indtil nu, og må forventes at være det også i de kommende år frem til ibrugtagningen af Galileo.

### Kontraktforhandlingerne om koncessionsaftalen

Der er alene tale om, at Kommissionen på Rådsmødet afrapporterer fra forhandlingerne, hvorfor dansk holdning på dette stadi ikke er relevant.

### Relationer med tredjelande

Danmark ønsker hurtigst muligt klare regler for tredjelandes deltagelse i Galileo-samarbejdet.

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

### To ændringsforslag til to eksisterende Rådsforordninger

På arbejdsgruppemøde den 8. september, hvor de to forslag drøftedes, var der kun enkelte redaktionelle bemærkninger fra medlemslandene.

Formandskabet stiler på baggrund af ovenstående mod at vedtage generel indstilling på rådsmødet den 12. oktober, hvorefter den endelige vedtagelse kan ske i en a-punktsprocedure senere på efteråret.



## Kommissionens statusmeddelelse - Rådskonklusioner

Side 27/41

Vurderingen er, at konklusionsteksten vil kunne vedtages på Rådsmødet den 12. oktober 2006.

## Kontraktforhandlingerne om koncessionsaftalen

Medlemslandene er ikke direkte involveret i fællesforetagendet Galileos forhandlinger med den kommende koncessionshaver.

## **8. Tidligere forlæggelse i Europaudvalget**

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

Galileo-sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på møderne den 26. marts 1999, den 1. oktober 1999, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, den 23. juni 2000, den 29. september 2000, den 30. marts 2001, den 22. juni 2001, den 12. oktober 2001, den 22. marts 2002, 27. september 2002, 29. november 2002, 21. marts 2003, 28. maj 2003, 3. marts 2004, 4. juni 2004, 1. oktober 2004 og 15. april 2005, den 2. december 2005, den 24. marts og den 2. juni 2006 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.



## **Dagsordenspunkt 4: Fælles regler for civil luftfartssikkerhed (security)**

*Revideret notat.*

### *Resumé:*

*Kommissionens forslag skal erstatte forordning nr. 2320/2002 om etablering af fælles regler 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 fysikkerhedsvagter 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 fysikkerhedsvagter 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. dens 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 fysikkerhedsmæssige 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. den-



nes artikel 8). Udvalget vil fastlægge de nærmere bestemmelser vedrørende implementeringen af forordningen.

## 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, Forbrugerrådet, 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, Finansministeriet, Naviair, Forbrugerrådet, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Justitsministeriet, Konkurrencestyrelsen, Statens Luftfartsvæsen og Økonomi- og Erhvervsministeriet.

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.

Side 31/41

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 sikkerhedsprocedu-



re, 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 sikker-



hedskrav. 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. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser**

I Danmark har man valgt at lade luftfartsbranchen bære omkostningerne. Forslaget ændrer ikke ved mulighederne herfor. 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.



## 5. 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.

## 6. 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 rammeforordning, 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.

Europa-Parlamentet ønsker, at forordningen skal indeholde bestemmelser om finansieringen af security.

Danmark finder ikke, at spørgsmålet om, hvordan security finansieres i de enkelte medlemslande, hører hjemme i denne forordning. Danmark finder i det hele taget, at spørgsmålet om finansiering hører under medlemsstaternes kompetence. I Danmark finansieres security således af flybranchen selv.

Danmark finder derfor, at ordningen ikke bør omtale spørgsmålet om finansiering af security-tiltag. Såfremt et flertal af medlemslande ønsker at imødekomme Parlamentets ønske for at fremme en første-læsnings-løsning, vil Danmark kunne støtte dette under forudsætning af, at den præcise formulering ikke pålægger medlemslandene nogen form for forpligtelser vedrørende finansieringen.

For så vidt angår komitologi-spørgsmålet ønsker Europa-Parlamentet, at anvende den nye komitologi-procedure (kontrolproceduren) på udkastet til for-



ordning. Formålet med den nye komitologiprocedure er at give Europa-Parlamentet øgede beføjelser i kontrollen med Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser. Proceduren indebærer, at hvor der ændres i generelle elementer i basisretsakter, skal disse i visse tilfælde forelægges for Europa-Parlamentet til kontrol.

Danmark er umiddelbart generelt positiv overfor, at anvende den nye komitologiprocedure (kontrolproceduren) på udkastet til forordning.

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

På rådsmødet den 27. marts 2006 blev der opnået en fælles tilgang til udkastet til forordning.

Europa-Parlamentet (EP) har efter 1. læsning stillet 81 ændringsforslag til udkastet til forordning. En lang række af ændringsforslagene kan uden vanskeligheder accepteres af Rådet, enten fordi de er enslydende med de ændringer af Kommissionens forslag, der er indeholdt i Rådets fælles tilgang, eller fordi de er rent redaktionelle.

Der er dog et væsentligt udestående, idet EP ønsker, at forordningen skal indeholde bestemmelser om finansieringen af security.

Medlemslandene synes indstillet på at imødekomme Parlamentet og dermed opnå en førstelæsnings løsning. Der tegner sig dog et klart flertal for en formulering, som ikke pålægger medlemslandene nogle forpligtelser angående finansiering.

Der ventes afholdt uformel trialog den 25. september. Formandskabet håber på, at det er muligt at finde en løsning på rådsmødet den 12. oktober.

## **8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 2. december 2005 til orientering og har været behandlet i udvalget den 24. marts 2006 med henblik på forhandlingsoplæg.



## Dagsordenspunkt 5: Eksterne relationer på luftfartens område

Side 38/41

- a) EU/USA-forhandlinger
- b) Overflyvning af Sibirien

*Revideret notat*

### 1. Baggrund og indhold

På det forestående Rådsmøde vil Kommissionen gennemgå to sager vedr. Fællesskabets relationer med tredjelande inden for civil luftfart:

- a) EU/USA-forhandlingerne om en luftfartsaftale

På baggrund af Rådets udvidede mandat af juni 2003 til Kommissionen til fortsatte forhandlinger mellem Fællesskabet og USA om etablering af et åbent luftfartsområde blev der sidste efterår opnået enighed om en første fase af en aftale herom, idet den politiske stillingtagen i Rådet dog skulle afvente nogle advise-rede ændringer i den amerikanske politik mht. bestemmelserne for udenlandsk ejerskab og kontrol med amerikanske luftfartsselskaber.

På amerikansk hold trækker det imidlertid ud hermed – dels pga. modvilje, dels pga. det forestående midtvejsvalg i november –, og det ser nu ud til, at der ikke vil komme nyt fra USA i indeværende år.

Kommissionen overvejer derfor alternative fremgangsmåder, som kan tages i anvendelse, hvis man ikke ønsker, at tiden trækkes yderligere ud. Der kan herunder eventuelt blive tale om at indsætte visse klausuler i aftalen, der sikrer bedre balance, indtil spørgsmålet om den amerikanske politik vedr. ejerskab og kontrol er afklaret.

Danmark vil kunne tage Kommissionens orientering om forhandlingerne til efterretning.

- b) EU/Rusland-forhandlingerne om overflyvning af Sibirien

Kommissionen fik den 27. marts 2006 Rådets 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.



Der er herefter holdt et antal forhandlingsmøder mellem parterne, men foreløbig uden de store resultater.

Side 39/41

Danmark vil kunne tage Kommissionens orientering om status i forhandlingerne til efterretning.

## **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, 2. december 2005, 24. marts 2006 og 6. juni 2006 til orientering samt den 28. maj 2003 til forhandlingsoplæg.



## **Dagsordenspunkt 6: Protokollen til Alpekonventionen vedrørende transport.**

*Revideret notat.*

### *Resumé*

*Det Europæiske Fællesskab undertegnede den 7. november 1991 konventionen om beskyttelse af Alperne (Alpekonventionen). I medfør af Alpekonventionen fastlægges de konkrete foranstaltninger, som skal virkeliggøre konventionens mål, i en række protokoller, bl.a. protokollen om transport i alperne.*

*Kommissionen har fremsat forslag til rådsbeslutning om at bemyndige formandskabet for Rådet til at underskrive aftalen om indgåelse af transportprotokollen til alpekonventionen.*

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

Det Europæiske Fællesskab undertegnede den 7. november 1991 konventionen om beskyttelse af Alperne (Alpekonventionen). Konventionen blev senere ratificeret ved Rådets afgørelse 96/191/EF af 26. februar 1996. I medfør af Alpekonventionens artikel 2, stk. 2 og 3, fastlægges de konkrete foranstaltninger, som skal virkeliggøre konventionens mål, i en række protokoller, bl.a. protokollen om transport i alperne.

Kommissionen har fremsat forslag til rådsbeslutning om at bemyndige formandskabet for Rådet til at underskrive aftalen om indgåelse af transportprotokollen til alpekonventionen.

Forslaget om indgåelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af transportprotokollen til Alpekonventionen er fremsat med hjemmel i Traktatens artikel 71 samt artikel 300, stk. 2 og kan vedtages af Rådet med kvalificeret flertal.

Transportprotokollen har bl.a. til formål inden for rammerne at den eksisterende EU-lovgivning at opfordre til fremme af bæredygtig transport, der vil reducere de negative effekter af transport gennem alperne og sikre fremme af bæredygtig transport. Der opfordres bl.a. til at overveje bedre samarbejde mellem de berørte lande og bedre samspil mellem forskellige transportformer, sikre den fri bevægelighed på økonomisk bæredygtigt og fremme effektive transport-systemer, optimering af infrastrukturen og reduktion af emissioner.

### **2. Lovgivningsmæssige konsekvenser.**

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.





### **3. Høring.**

Forslaget har ikke været sendt i høring på grund af forslaget begrænsede rækkevidde.

### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige konsekvenser samt administrative konsekvenser for erhvervslivet.**

Forslag har ingen væsentlige statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige konsekvenser eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### **5. Nærhedsprincippet.**

Kommissionen nævner ikke nærhedsprincippet i sit forslag til rådsbeslutning vedrørende indgåelse på Fællesskabets vegne af transportprotokollen til Alpekonventionen.

Det er regeringens opfattelse, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet en beslutning om Fællesskabets indgåelse af transportprotokollen nødvendigvis må træffes på fællesskabsniveau.

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

Danmark ønsker, at der findes en løsning, som kan støttes af alle berørte medlemslande, og finder det positivt at der nu lægges op til endnu stærkere garantier for, at Alpekonventionen er i fuld overensstemmelse med EU-retten og på ingen måde strider i mod Eurovignette-direktivet.

### **7. Forventninger til andre landes holdninger.**

Der synes at være en opblødning på vej med hensyn til vedtagelse af rådsbeslutningen, idet en række lande nu er parat til at underskrive, såfremt det mere eksplicit fremgår, at Alpekonventionen er i overensstemmelse med EU-retten og på ingen måde strider imod Eurovignette-direktivet.

Alpekonventionen er sat på dagsordenen med en bemærkning fra formandskabet om, at det forbeholder sig retten til at udskyde behandlingen til rådsmødet i december, hvis denne opblødning ikke er tilstrækkelig sikker.

### **8. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg.**

Forslaget har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg den 6. juni 2006 til orientering.