

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 24. maj 2007

J. nr. 121-22

EU- og Luftfartskontoret

Andreas Færgemann
Telefon 33 92 33 59
anf@trm.dk

**Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi)
den 22. marts 2007**

| | |
|---|----|
| Dagsordenpunkt 10 Liberalisering af posttjenester | 2 |
| Dagsordenpunkt 11 Civil satellitnavigationssystem Galileo | 28 |
| Dagsordenpunkt 12 Europæisk energistrategi for transport | 28 |
| Dagsordenpunkt 13 Wider Europe | 34 |
| Dagsordenpunkt 14 Indlandstransport af farligt gods | 41 |
| Dagsordenpunkt 15 Interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem | 51 |
| Dagsordenpunkt 16 Forslag om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet | 54 |
| Dagsordenpunkt 17 Forslag om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur | 58 |
| Dagsordenpunkt 18 Fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA), KOM (2005) 579 | 62 |
| Dagsordenpunkt 19 3. luftfartspakke | 69 |
| Dagsordenpunkt 20 Rådskonklusioner om Den formelle etablering af SESAR-fællesforetagendet | 77 |
| Dagsordenpunkt 20 Rådskonklusioner om ICAO's generalforsamling vedrørende spørgsmålet om inkludering af luftfartsaktiviteter i EU's kvotehandelsordning | 80 |



Dagsordenpunkt 10 Liberalisering af posttjenester

Kommissionens forslag til ændring af Europa-Parlamentets direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet, som ændret ved direktiv 2002/39/EF af 10. juni 2002 om ændring af direktiv 97/67/EF, for så vidt angår yderligere åbning af Fællesskabets marked for posttjenester, KOM (2006) 594. (3. Postdirektiv)

Forslaget er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Forslaget er offentliggjort af Europa-kommissionen den 18. oktober 2006 - dansk sprogversion af forslaget er dateret den 26. oktober 2006.

Resumé

Forslaget er en videreførelse af liberaliseringen af fællesskabets indre marked for posttjenester, som blev igangsat med vedtagelsen af direktiv 97/67/EF (1. postdirektiv). Direktivet stiller forslag om, at konkurrencen gives fri på EU's postmarkeder i 2009. Forslaget fastholder medlemslandenes pligt til at sikre, at hele samfundet bliver betjent med gode posttjenester til overkommelige priser – bl.a. ved at befordringspligten opfyldes ved udpegning af en eller flere befordringspligtige virksomheder. Med forslaget gives der forbrugerne mulighed for også at kunne klage til en uvildig instans over andre postvirksomheder end den befordringspligtige virksomhed.

Med afskaffelsen af eneretsområdet og konkurrencen fra nye markedsaktører kan brugerne af posttjenesterne forvente, at der sker en yderligere udvikling af de tjenester, de kan benytte sig af.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat i henhold til Traktaten, særlig artikel 47 (2), artikel 55 og artikel 95 og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Forslaget er en videreførelse af liberaliseringen af fællesskabets indre marked for posttjenester, der blev igangsat med Rådets og Europa-Parlamentets vedtagelse af direktiv 97/67/EF (1. postdirektiv), som efterfølgende er ændret ved direktiv 2002/39/EF (2. postdirektiv).

Europa-kommissionen stiller i direktivet forslag om, at konkurrencen gives fri på EU's postmarkeder i 2009 (eneretten for de befordringspligtige postvirksomheder afskaffes). Dermed vil den måldato, der er fastsat i det nuværende



postdirektiv (97/67/EF og 2002/39/EF), blive overholdt. Det foreslåede nye direktiv er sidste skridt i en lang reformproces, der gradvis har indskrænket eneretten. Processen har endvidere tilskyndet enkelte medlemslande til helt at ophæve eneretten, medens andre medlemslande har offentliggjort planer om at indføre fri konkurrence på postmarkederne inden 2009.

Posttjenesterne i Europa er omfattet af postdirektivet fra 1997 og 2002. Direktivet indeholder rammebestemmelser, som sikrer borgerne et vist serviceniveau (postvirksomhederne pålægges befordringspligt), samtidig med at eneretsområdet gradvist er blevet reduceret. I starten omfattede eneretten alle forsendelser under 350 gram, en grænse der i 2002 blev sat ned til 100 gram og 1. januar 2006 til 50 gram (Danmark reducerede allerede 1. januar 2005 eneretten til 50 gram).

- Forslaget fastholder medlemsstaternes pligt til at sikre, at hele samfundet kan betjenes med gode posttjenester, herunder mindst én omdeling og indsamling fem dage om ugen for alle EU's borgere. Forslaget fastslår, at befordringspligten bør opfyldes ved obligatorisk forudgående udpegning (tidsbegrænset) af en eller flere befordringspligtige postvirksomheder.

Medlemslandene er samtidig forpligtet til ubegrænset at give andre postvirksomheder licenser eller tilladelser til på nærmere vilkår til at operere inden for det befordringspligtige område. Der er således mulighed for, at serviceydelse, som ligger indenfor det befordringspligtige område, og som udføres af andre postvirksomheder kan gøres til genstand for licensudstedelse under passende kriterier og procedurer. Licensmodtagere kan således kræves underlagt krav vedrørende kvalitet, tilgængelighed og udførelse.

- Forslaget fastholder det nugældende direktivs krav om, at befordringspligten som minimum skal omfatte postbefordring i indlandet og til udlandet af breve op til 2 kg og pakker op til 10 kg (i Danmark 20 kg), samt postbefordring af rekommanderede og forsikrede forsendelser (forsendelser med angiven værdi). Endvidere præciserer forslaget, at taksterne for de befordringspligtige tjenester skal stå i forhold til omkostningerne (omkostningsægthed), herunder at taksterne skal stimulere effektivitetsgevinster, der bliver til gavn for brugerne. Pligten til at sørge for, at posttjenesterne kan benyttes til overkommelige takster, fastholdes i forslaget, ligesom medlemsstaterne over for den/de udpegede befordringspligtige virksomheder kan forlange, at der skal gælde landsdækkende enhedstakster for enkeltforsendelser - "en landsdækkende styktakst" for eksempelvis et brev der er frankeret med et frimærke.
- Med indførelsen af fri konkurrence på EU's postmarkeder giver forslaget medlemslandene mulighed for, når det er nødvendigt for at beskytte brugernes interesser og/eller fremme effektiv konkurrence, og når de



ationale forhold tilsiger det, at give andre postvirksomheder adgang på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår til følgende dele af den postale infrastruktur hhv. posttjenesterne: postnummersystem, adressedatabase, postbokse, postkasser og brevindkast samt oplysninger om adresseforandring, eftersendelse og returnering.

- Forslaget giver endvidere medlemsstaterne en række muligheder for, såfremt dette måtte vise sig nødvendigt, at støtte befordringspligten på områder, hvor befordringspligten udgør en urimelig økonomisk byrde for den/de befordringspligtige postvirksomheder – f.eks. via statsstøtte, offentlige udbud, kompensationsfonde og udligning af omkostningerne mellem operatørerne.
- EU-reguleringen stiller i dag krav om, at der skal være interne regnskabsystemer/produktøkonomiopgørelser hos den befordringspligtige postvirksomhed for at sikre gennemsigtighed og med henblik på at undgå ulovlig krydssubsidiering. Hvis en medlemsstat ikke har givet eneret på nogen posttjenester og ikke har oprettet en udligningsfond for at sikre de befordringspligtige tjenester, kan medlemsstaten beslutte ikke at stille de nævnte krav til den befordringspligtige virksomheds regnskaber.

Regnskabsreglerne i forslaget er nu tilpasset en situation, hvor eneretten er afskaffet. Det indebærer, at såfremt en medlemsstat ikke har oprettet en mekanisme f.eks. en udligningsfond, der kan finansiere varetagelsen af de befordringspligtige posttjenester, og konkurrencen på markedet fungerer effektivt, kan medlemsstaten beslutte at undlade at anvende de førnævnte regnskabsopgørelser. I modsat fald skal der efter forslaget udarbejdes interne regnskabsopgørelser, som gør det muligt at sondre mellem befordringspligtige posttjenester, som støttes økonomisk via eksempelvis en udlignings- eller kompensationsfond og andre posttjenester. Den befordringspligtige virksomhed vil, som hidtil, i lighed med andre erhvervsvirksomheder, være omfattet af de almindelige konkurrenceretlige regler.

- Forslaget indebærer, at brugerne får adgang til også at klage over postservicen hos andre postvirksomheder end de befordringspligtige postvirksomheder. Samtidig styrker forslaget de relevante myndighedsorganers rolle i de enkelte lande, idet forslaget bl.a. kræver samarbejde mellem de nationale forvaltningsmyndigheder og forbrugerbeskyttelsesorganerne.
- Endelig foreskriver forslaget, at medlemslandene etablerer én eller flere forvaltningsmyndigheder for postsektoren. Forslaget stiller i den forbindelse krav om – i lighed med hvad der gælder på andre områder i netværksindustrien - at myndigheds/tilsynsopgaven varetages af en myndighed, der er garanteret uafhængighed, ikke mindst i forhold til de ejerskabsrelaterede opgaver, for således at sikre upartiske afgørelser.



Endvidere foreskriver forslaget, at den/de nationale forvaltningsmyndigheder samarbejder med de national forbruger- og konkurrencemyndigheder samt de postale forvaltningsmyndigheder i EU.

Side 5/81

Med afskaffelsen af eneretsområdet kan brugerne af posttjenesterne ifølge forslaget forvente, at der sker en yderligere udvikling af de tjenester, de kan benytte sig af. De befordringspligtige virksomheder motiveres til at blive mere pålidelige og effektive og yderligere lytte til kundernes behov, fordi de bliver udsat for konkurrence fra nye markedsaktører. Desuden vil den fulde åbning af markederne skabe nye arbejdspladser, direkte i nye postvirksomheder og indirekte i de brancher der er afhængige af postsektoren.

2. Gældende dansk ret

- Lov nr. 472 af 9. juni 2004 om postbefordring.
- Bekendtgørelse nr. 1312 af 14. december 2004 om koncession for Post Danmark A/S.
- Bekendtgørelse nr. 1313 af 14. december 2004 om postvirksomhed og postbefordring.

Gennemførelsen af direktivforslaget (3. postdirektiv) kræver ændringer i lov om postbefordring samt de tilhørende bekendtgørelser.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist 17. november 2006 og er endvidere sendt i ekstra høring med frist den 6. december 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 Reederiforening, FDM, Bilimportørerne, Landsorganisationen i Danmark, Fagforbundet 3 F, Post Danmark A/S, CityMail Denmark A/S, Danske Dagblades Forning, HK Post & Kommunikation, HK/STAT, Posttilsynet, Statsansattes Kartel.

Forslaget er sendt i ekstra høring til følgende modtagere:

Dansk Fagpresse, Det centrale Handicapråd, Dansk Blindesamfund, Dansk Postordre Handel, Dansk Magasinpresses Ud giverforening, Håndværksrådet, Danske Fragtmænd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Landsbysamfund, Danske Lokalaviser/Provinsens Distriktsblade, Bran-



cheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder, Distributions Services A/S, Forbruger-Kontakt a-s, Bladkompagniet, Danske Distriktsblade ApS, Ugeaviserne - Foreningen af danske lokale ugeaviser

Side 6/81

Af høringssvarene fremgår følgende:

Post Danmark A/S anfører, at det indgår i grundlaget for den nuværende postlov, at koncessionshaveren skal kompenseres for de byrder, befordringspligten indebærer, med værdien af tildelte rettigheder. Befordringspligten i Danmark er imidlertid væsentlig mere vidtgående end den tilsvarende europæiske, og det er som konsekvens bl.a. heraf Post Danmarks opfattelse, at lov om postbefordring samt Post Danmarks koncession i forbindelse med en eventuel implementering af det nye direktiv må ændres væsentligt, således at en ligevægt mellem pligter og rettigheder kan opretholdes.

Indledningsvis fastslås det, at Post Danmark ikke er nogen infrastrukturvirksomhed. Selskabet benytter den offentlige infrastruktur (veje, baner, havne, lufthavne, el- og telenet mv.), som tillige står til rådighed for deres konkurrenter. Opstartsomkostningerne for postale forretninger er beskedne, og alle disse forhold peger i retning af, at hver operatør må etablere sine egne produktionsanlæg frem for – med myndighedernes bistand – at søge at tiltvinge sig adgang til andres. Med hensyn til direktivforslagets vage bestemmelser om en mulig etablering af adgang til visse elementer af Post Danmarks produktionsapparat, er det således selskabets principielle standpunkt, at andre postvirksomheder må etablere deres eget produktionsapparat.

I artikel 12 foreslås det, at landsdækkende ensartede priser skal begrænses til udelukkende at omfatte forsendelser der betales stykvis, f.eks. forsendelser frankeret med frimærker. Det fastslås endvidere, at priserne skal være omkostningsbestemte. Post Danmark kan fuldt ud tilslutte sig dette, idet det er selskabets opfattelse, at taksterne for de respektive produktvarianter skal relatere sig til de processer og dermed omkostninger, der er forbundet med dem. En omkostningsrelateret prissætning af brevprodukterne, vil tillige være nødvendig for at Post Danmark kan konkurrere på lige vilkår med de konkurrenter, der vil entrere markedet.

Det er endvidere Post Danmarks principielle opfattelse, at der i et liberaliseret marked ikke skal gælde andre reguleringer end de, der følger af den almindelige konkurrencelovgivning. Et prisloft, som det nu gældende, bør derfor afskaffes sammen med eneretten.

Vedrørende de i direktivforslagets artikel 7 angivne finansieringsmodeller for befordringspligten skal det anføres, at Post Danmark ikke er interesseret i, at befordringspligten finansieres ved statstilskud eller gennem etableringen af en fond, som modtager tilskud fra andre postoperatører.

For det første er det i praksis umuligt, at foretage en beregning af meromkostningerne ved befordringspligten, idet dette ville kræve, at der tages stilling til, hvorledes Post Danmark ville agere, såfremt selskabet ikke var pålagt særlige



pligter. Hertil kommer, at der ville skulle foretages skøn over kundernes og konkurrenternes reaktioner på de påtænkte teoretiske ændringer i Post Danmarks markedsadfærd. Beregningerne ville være af ren spekulativ karakter, og de ville ikke være egnede som grundlag for udmåling af statstilskud eller lignende.

Post Danmark hæfter sig tillige ved, at sådanne tilskudsordninger forudsætter opretholdelsen af særskilte foranstaltninger vedrørende de befordringspligtige virksomheders regnskabsførelse. Sådanne foranstaltninger er fornuftigvis ikke pligtige, dersom der ikke ydes stats- eller fondstilskud.

I henhold til direktivforslagets artikel 9 gives der mulighed for, at serviceydelser, som ligger indenfor det befordringspligtige område kan gøres til genstand for licensudstedelse under passende kriterier og procedurer. Licensmodtagere kan således kræves underlagt krav vedrørende kvalitet, tilgængelighed og udførelse. Post Danmark kan støtte, at distribution af breve under 50 gram kræver licens med tilhørende krav om et veldefineret serviceområde og betinget af universelle serviceforpligtelser, kvalitetskrav etc.

Som modydelse for pålagte pligter skal andre postoperatører naturligvis tildeles samme rettigheder som Post Danmark, dvs.

- Adgang til at trække på CPR-data.
- Momsfritagelse (breve under 50 gram).

I henhold til direktivforslagets artikel 11a åbnes der mulighed for, at der kan gives andre operatører adgang til visse elementer i Post Danmarks produktionsapparat, herunder adressedatabase, postnummersystem og postbokse.

Emnet vedrørende Post Danmarks adressedatabase blev behandlet grundigt ved seneste lovrevision. Post Danmarks ret til at oprette og anvende en modtagerdatabase er givet som compensation for, at selskabet, modsat andre postvirksomheder, er pålagt en befordringspligt. Post Danmark vil ikke have indvendinger imod, at andre postvirksomheder får en tilsvarende adgang til offentlige registre, som selskabet har.

Generelt er det dog Post Danmarks principielle standpunkt, at andre postvirksomheder må etablere deres eget produktionsapparat.

Det fremgår af direktivforslagets artikel 14, at hvis man fravælger de finansieringsmodeller, som tillades i henhold til artikel 7, kan det besluttes, at kravet om udarbejdelse af særlige regnskaber i henhold til et regnskabsreglement bortfalder. Post Danmark kan bifalde et bortfald af et særligt regnskabsreglement. Dette vil være en helt naturlig beslutning, idet der ikke længere er en eneret, der kan krydssubsidieres fra, og da der ikke er behov for at opgøre og kontrollere opgørelsen af tilskud. Der vil været tale om et fuldt liberaliseret marked, hvor Post Danmark er underlagt de almindelige konkurrenceretlige regler i lighed med andre operatører på markedet.



Post Danmark gør opmærksom på vigtigheden af, at der politisk aftales en samlet plan i forbindelse med en stillingtagen til direktivet. Der skal således tages stilling til en udmøntning af direktivet i Danmark, før dette er vedtaget i EU-regi.

Side 8/81

Under hensyntagen til de ovenfor givne bemærkninger og under forbehold for at alle ”betydelige” lande liberaliserer samtidig kan Post Danmark give sin støtte til direktivforslaget.

Dansk Industri (DI) kan overordnet støtte det fremsendte direktivforslag og ser frem til det videre arbejde med direktivet og dets implementering i dansk ret.

DI har følgende mere detaljerede kommentarer til direktivforslaget:

- DI er enig med EU-Kommissionen i, at tvungen brug af ensartede priser i et konkurrencepræget marked ikke vil være hensigtsmæssig. DI kan således tilslutte sig forslaget om, at landsdækkende ensartede priser begrænses til at omfatte forsendelser, der betales stykvis, f.eks. forsendelser frankeret med frimærker. Der kan således ske en markedsbaseret prisfastsættelse for forsendelser, der eksempelvis afsendes i større volumen eller forbehandles af afsender. Der vil dog næppe være grundlag for en geografisk baseret prisdifferentiering.
- DI anser det ikke for hensigtsmæssigt, at finansieringen af befordringspligten sker gennem statstilskud eller gennem etableringen af en fond, som modtager tilskud fra andre postoperatører. Det vil i praksis være særdeles vanskeligt at foretage en beregning af meromkostningerne ved befordringspligten, idet dette ville kræve, at der opstilles en model for, hvorledes operatøren optimalt ville agere, såfremt selskabet ikke var pålagt nogle pligter.
- DI støtter, at distribution af breve under 50 gram kræver licens med tilhørende krav om et veldefineret serviceområde og betinget af universelle serviceforpligtelser, kvalitetskrav etc. Ved denne model sikres det, at der er lige konkurrencevilkår mellem de operatører, som vil operere på markedet for breve under 50 gram.
- I henhold til direktivforslagets artikel 11a skal medlemsstaterne sikre, at der skabes lige adgang til en række elementer i den postale infrastruktur, herunder adressedatabase, postnummersystem og postbøks. Det er, ifølge DI, afgørende at denne forpligtelse, som det også nævnes i direktivforslaget, ses i lyset af de nationale forhold. Her er det særlig relevant at se på, hvilke infrastrukturelementer, der i særlig grad er knyttet til befordringspligten.



- Direktivforslaget levner medlemsstaterne en betydelig frihed til at implementere i overensstemmelse med nationale forudsætninger. Gennemførelsen i Danmark kan derfor være af stor betydning for udviklingen af postsektoren. DI skal på den baggrund opfordre til, at der tages stilling til udmøntning af direktivet i Danmark, før dette er vedtaget i EU-regi.

CityMail Denmark A/S hilser initiativet fra Kommissionen velkommen. En ændring af de nugældende regler på det postale område med henblik på senest i 2009 at fjerne de mange barrierer, som der i dag forvrider konkurrencen, er den eneste farbare vej til sikring af en effektiv og konkurrencedygtig postsektor i EU. En effektiv og konkurrencedygtig postsektor er forudsætningen for at der fortsat kan leveres høj kvalitetstjenester til en overkommelig pris til gavn for borgere og virksomheder i EU.

CityMail Denmark's opfattelse er, at en dansk implementering af tiltag, som effektivt fjerner hindringerne for skabelsen af et konkurrencekraftigt og effektivt postmarked i Danmark, bør ske hurtigst muligt. Man bør fra dansk side ikke afvente en fælles europæisk implementering i 2009, men allerede nu foretage de fornødne ændringer for at positionere alle danske postaktører bedst muligt på fremtidens europæiske postmarked.

Med hensyn til direktivforslagets regulering af både befordringspligtens omfang og standarderne herfor er det CityMail Danmarks opfattelse, at man bør overveje mere fleksible regler, der er bedre tilpasset den dynamik og de ændringer, som kommunikations- og logistikmarkederne har undergået siden begyndelsen af 90'erne. For eksempel bør man nøje overveje om der faktisk er behov for en minimum omdeling på 5 dage i hele EU. Tilsvarende må det være tilstrækkeligt, at man fastsætter krav til befordringshastigheden, hvorfor krav til uddelingsfrekvensen er overflødige. Endelig er det CityMail Denmark's standpunkt, at fastsættelsen af enhedstakster indskrænkes til kun at omfatte enkeltforsendelser.

Hvad angår finansieringen af befordringspligten bør det nøje undersøges, hvorvidt der overhovedet består et behov for at finansiere udbuddet af tjenester under befordringspligten på anden måde end gennem almene markedsmekanismer. Den svenske regering har foretaget undersøgelser heraf, og har konkluderet at en befordringspligt baseret på EU's standarder i sig selv generer tilstrækkelig indkomst for en operatør (Ds 1997:58), og at anden form for finansiering og subsidiering er unødvendig. Den i direktivforslaget omtalte løsning, hvorefter alle postoperatører skal bidrage til at finansiere nettoomkostningerne forbundet med befordringspligten vil derfor næppe være aktuel for Danmarks vedkommende, da Danmarks infrastruktur og geografi må anses at give en postoperatør mere fordelagtige betingelser end tilfældet er i Sverige. En eventuel subsidiering af befordringspligten bør dog under ingen omstændigheder omfatte ydelser, som en postoperatør i alle tilfælde ville vælge at udbyde som en del af vedkommende operatørs basale forretningsmodel.



En eventuel finansiering af nettoomkostningerne i Danmark forbundet med services udover EU's minimums standarder bør ikke på nogen måde belaste andre operatører, som ikke tager del i den befordringspligtige servicering. Løsninger, hvor der pålægges de postbefordrende virksomheder en pligt til i fællesskab at finansiere nettoomkostningerne forbundet med befordringspligten – uanset dens omfang – vil ikke føre til et mere konkurrencedygtigt og effektivt marked.

I det omfang der kan påvises et behov for at afdække en nettoomkostning gennem en fondsetablering eller lignende tiltag, er det CityMail Denmarks vurdering, at sådanne løsninger altid forinden bør forelægges Kommissionen, for at tilsikre at fremgangsmåden ikke har en konkurrencedæmpende effekt.

Med hensyn til de enkelte operatørers adgang til postal infrastruktur er det opfattelsen hos CityMail Denmark, at myndighederne i den enkelte medlemsstat må have en pligt til at sikre, at der skabes adgang til disse faciliteter. En effektiv, ligeværdig og kostbaseret adgang til faciliteter som postnummerbaser, postbokse, adresseændringer etc. er en absolut forudsætning for at der kan skabes et dynamisk, konkurrencedygtigt og effektivt postmarked i EU. Det bør ikke være op til den enkelte medlemsstat at afgøre, hvorvidt der skal være adgang til disse faciliteter.

Endelig er det glædeligt at konstatere, at man fra kommissionens side ønsker at sikre indførelsen af effektive og gennemskelige regnskabssystemer og regler for de befordringspligtige virksomheder. Det er væsentligt at sådanne regnskabssystemer er gennemskelige for at forhindre at den befordringspligtige virksomhed misbruger sin dominerende stilling.

Dansk Handel og Service – Industri (HTSI) hilser Kommissionens forslag om liberalisering af postmarkedet den 1. januar 2009 velkomment.

De finder det afgørende for leverancen af prisbillig post af høj kvalitet, at markedet konkurrenceudsættes. Erfaringerne fra blandt andet Sverige, der har et liberaliseret postmarked, viser tydeligt, at dette er til gavn for både forbrugere og virksomheder.

Det fremgår af forslaget, at Kommissionen søger at finde en balance mellem sikring af, at alle EU-borgere har en regelmæssig leverance af postforsendelser og at skabe en basis for fri konkurrence.

Det er HTSIs opfattelse, at Kommissionen særligt i artikel 7, stk. 3 samt artikel 9, stk. 2, 1. i for høj grad giver adgang til etablering af nationale særordninger for sikring af stabile posttjenester. Et liberaliseret marked etableret i overensstemmelse med de i direktivforslaget angivne rammer vil få en så forskelligartet gennemførelse i de enkelte lande, at markedsadgangen for internationale postvirksomheder i alvorlig grad hæmmes, idet disse risikerer at skulle etablere et særligt system i hvert enkelt land. Dermed mister disse virksomheder en lang



række stordriftsfordele og bliver mindre effektive, hvilket er skadeligt for både borgere og erhvervsliv.

Side 11/81

HTSI anerkender Kommissionens tydelige intention om at skabe transparens for de støtteordninger med videre, der kan etableres til sikring af, at befodringspligten opfyldes. Samtidig finder de dog, at man i højere grad bør indføre EU-regulering af de nærmere betingelser for opsplitning af de aktiviteter i en postvirksomhed, der er omfattet af offentlig støtte under én eller anden form og de ydelser, der tilbydes på et konkurrenceudsat marked. Dette vil igen medføre et mere ensartet marked over landegrænserne, hvilket vil styrke den internationale konkurrence.

HTSI kan på den baggrund anbefale, at den danske holdning til direktivforslaget bliver positiv, men at man i det videre arbejde fokuserer på at etablere en ordning, der i højere grad muliggør international konkurrence på området baseret på ensartede, sammenlignelige og gennemsigtige gennemførselsforanstaltninger på nationalt niveau.

Handel, Transport og Service - Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen (HTS-A) går ind for en fuld liberalisering af markedet for posttjenester. Det er afgørende, at EU og medlemslandene lægger de nødvendige kræfter i at fuldende etableringen af et indre marked for posttjenester – og ikke mindst sikrer en gennemsigtig, fri og lige konkurrence mellem alle aktører på postmarkedet.

HTS-A ønsker på nuværende tidspunkt at koncentrere bemærkningerne om særligt to spørgsmål:

1. Fremtiden for befodringspligten

HTS-A mener, at det bør analyseres nærmere, om der også i fremtiden er grundlag for at opretholde befodringspligten. Dette skal ikke mindst ses i lyset af postmarkedets udvikling og de stadigt flere aktører på postmarkedet.

Hvis der – på grundlag af analysearbejdet – træffes beslutning om fortsat at opretholde befodringspligten, bør der åbnes op for, at alle aktører på postmarkedet kan byde ind på befodringspligten.

HTS-A mener, at grundlaget for en fri og lige adgang for alle markedsaktører til at byde ind på befodringspligten skal være forankret i det eksisterende fælles regelsæt for posttjenester.

Det er derfor af afgørende betydning, at spørgsmålet om befodringspligten og de fremtidige perspektiver for at opretholde befodringspligten afklares hurtigst muligt – og ikke mindst at rammerne for en fri og lige adgang for alle aktører til at byde ind på befodringspligten også reguleres i det foreliggende ændringsforslag fra Kommissionen.

2. Moms på postydelser



Aktørerne på postmarkedet er i dag undergivet forskellige vilkår, når det gælder moms på postydelser. Postmarkedet er under fortsat liberalisering, og postydelser er ikke længere en service, som alene leveres fra statsejede monopoler. Det er således alt andet end udtryk for frie og lige konkurrencevilkår, at Post Danmark A/S – i modsætning til andre aktører på det danske postmarked – i dag er fritaget for moms på postydelser, der er omfattet af befordringspligten.

Også Kommissionen er opmærksom på problemstillingen og overvejer for øjeblikket muligheder og konsekvenser af fælles regler for moms på samtlige postydelser.

HTS-A skal hermed opfordre medlemslandene og EU til at opstille en klar og fælles målsætning om, at problemstillingen om forskelsbehandling af aktører, når det gælder om moms på postydelser, finder sin afklaring hurtigst muligt og under alle omstændigheder inden den fulde liberalisering af postmarkedet træder i kraft fra 2009.

HTS-A ser en løsning af spørgsmålet om moms på postydelser som afgørende for opfyldelse af succeskriteriet om at skabe et indre marked for posttjenester med en gennemsigtig, fri og lige adgang for alle aktører.

Danske Dagblades Forening ser en effektiv og billig distribution som en reel nødvendighed for overhovedet at kunne udgive dagblade herhjemme.

Branchen hilser derfor alle tiltag velkomne, der kan skabe øget konkurrence på distributionsmarkedet med faldende priser og bedre service til følge.

Det har altid fra politisk hold været et ønske, at tilgængeligheden af danske dagblade skal være høj og uanset, hvor i landet man bor, skal det være muligt at kunne modtage ikke én, men alle de aviser, man ønsker.

Det er derfor ikke nok alene at se på de konkurrencemæssige forbedringer, der kan ske i kølvandet på en liberalisering af den danske postbefordring, det er også nødvendigt at forhindre, at dele af landet vil få en ringere service og/eller et højere prisniveau.

Under den nuværende ordning koster omdeling af breve og aviser det samme, uanset hvor i landet det sker. Den ens pris opretholdes gennem Post Danmarks befordringspligt og de urbane områder betaler således til, at tyndt befolkede egne/landsbysamfund kan modtage post til den samme takst, som er gældende i byer.

Hvis liberaliseringen af posttjenesterne resulterer i en fri prissætning, vil der blive en voldsom forskel på priserne for at modtage post i byerne henholdsvis på landet. En fri prissætning vil således øge konkurrencen i byområderne, mens den fri prissætning vil resultere i en prisdiskriminering af tyndere beboede egne og modvirke de tiltag, der ellers sættes i værk for at bevare liv og ar-



bejdspladser på landet og i landsbyerne. Danske Dagblades Forening vil derfor opfordre til, at der opretholdes en lige prissætning mellem land og by.

Side 13/81

Der har tidligere fra Post Danmarks side været rejst ønske om at sænke omdelingsfrekvensen i tyndere beboede områder og undlade at omdele post på alle hverdage. Hvis postomdelingsfrekvensen bliver lavere på landet og i tyndt bebyggede områder, vil borgerne dér opleve en geografisk diskrimination, og deres mulighed for at kommunikere vil sammenlignet med 'byboere' være ringere.

For de danske dagblade er de eksisterende servicemål for Post Danmark ikke optimale, da mange husstande oplever at få posten så sent, at de allerede er taget på arbejde, men morgenaviser bliver trods alt stadig leveret samme dag.

Hvis omdelingsfrekvensen sænkes til færre dage end ugens hverdage, vil efterspørgslen efter dagblade naturligt falde, da de færreste ønsker at købe daggamle aviser, endsiges modtage to på én gang. Det vil ikke kun berøre dagbladene, men i høj grad også lokalsamfundene, da formidling af lokale nyheder og debat i høj grad sker gennem aviserne.

Som nævnt indledningsvis hilser de danske dagblade alle tiltag der øger konkurrencen inden for distribution velkommen. De mener dog samtidigt, at en øgning af konkurrencen ikke må ske på bekostning af landsbyerne og de tyndt befolkede egne. Det er derfor i alles interesse, at det kommende liberaliseringsarbejde bliver til glæde for alle og ikke blot sker på bekostning af nogen, for eksempel landsbefolkningen.

Fagligt Fælles Forbund (Industrigruppen 3 F) anfører, at man i forbindelse med de tidligere gennemførte høringer om direktiv 97/67 og tillægsdirektiv 2002/39/EF har taget afstand fra en fuld åbning af det indre marked for posttjenester, idet 3F finder, at en sådan åbning vil skade mulighederne for at finansiere den universelle service og føre til forringelse af dennes omfang og kvalitet.

Kommissionen foreslår nu en fuld åbning af posttjenesterne til trods for, at der ikke er gennemført fyldestgørende studier af, hvilke konsekvenser en fuld liberalisering vil have for den universelle service i de enkelte medlemsstater.

I stedet for at foreslå nye fælleseuropæiske bestemmelser for, hvordan den universelle service fremover skal finansieres, overlader Kommissionen det til den enkelte medlemsstat at træffe beslutning om, hvorvidt der skal ydes tilskud til finansiering af den universelle service, omfanget og formen heraf, om der skal ske finansiering via en såkaldt fondsmodele eller, om der i evt. i stedet skal anvendes en procedure for udstedelse af autorisation betinget af f.eks. universel serviceforpligtelse.

3 F mener, at frem for at bidrage til en harmonisering af vilkårene i postsektoren – som var en af begrundelserne for gennemførelse af det oprindelige post-



direktiv – fører Kommissionens forslag til, at vilkårene for adgang til de enkelte nationale markeder gøres fuldstændigt uigennemskuelige.

Side 14/81

Kommissionens forslag bidrager efter 3 F's opfattelse ikke til etableringen af et indre marked for posttjenesterne. Reguleringen af de nationale markeder må forudses yderligere differentieret. Samtidig afviger den universelle serviceforpligtelse ikke fra de forpligtelser, der allerede følger af UPU-konventionen og alle hidtidige erfaringer med de foreslåede modeller til finansiering af den universelle forpligtelse har været negative.

Forslaget bidrager således alene til en afvikling af brevmonopolet, uden der anvises tilfredsstillende alternative finansieringsformer eller garantier for videreførelsen af en universel service af høj kvalitet og til overkommelige priser. Og forslaget indebærer samtidig en begrænsning af muligheden for – som det ellers har været princippet siden postvæsnernes fødsel – at operere med enhedstakster, idet disse vil virke konkurrenceforstyrrende.

Forslaget bygger på den antagelse, at markedet i vidt omfang selv vil være i stand til at sikre den universelle service. Alle hidtidige erfaringer viser det modsatte. Der er ifølge 3 F ikke nogen kommerciel interesse for at yde universel service – tværtimod viser undersøgelser blandt potentielle konkurrerende operatører, at der alene er kommercielt grundlag for at konkurrere på udvalgte delmarkeder. Erfaringer fra f.eks. Sverige har vist, at det er meget svært at opnå en fornuftig økonomisk balance, selv på afgrænsede delmarkeder, og de konkurrerende udbydere har da også gennem år opereret med underskud, som har måttet finansieres af ejerne – i det svenske eksempel af de britiske og efterfølgende de norske postkunder.

3F anfører, at Kommissionen da også erkender, at den reelle konkurrence har trange kår og har derfor i artikel 11a indarbejdet bestemmelser om "open access/down stream access" til de postale produktionssystemer. Forslaget virker ude af proportion, er stærkt konkurrenceforvridende og vil medvirke til at øge presset på den universelle service.

Efter 3F's opfattelse forekommer det ganske enkelt ikke logisk på den ene side, at ville liberalisere det postale marked, mens man på den anden side foreslår særlige bestemmelser om adgang til konkurrerende produktionssystemer i et omfang, der ligger ud over de generelle konkurrencebestemmelser. Eventuelle konkurrenters adgang til de postale produktionssystemer må naturligvis baseres på rent kommercielle vilkår.

3F finder, at opretholdelsen af et brevmonopol af en passende størrelse, fortsat er den bedste metode til at garantere universelle tjenester af høj kvalitet og til overkommelige priser.

Konkurrencestyrelsen finder det positivt, at tidsfristen for den fulde liberalisering senest 1. januar 2009 hermed bekræftes, og at forslagene til de overordnede rammer for et liberaliseret postmarked skitseres.



På den ene side er det en forbedring, at medlemsstaterne får forskellige valgmuligheder med hensyn til at vælge de mest passende midler for at sikre opretholdelse af en befordringspligt. På den anden side, er det også af stor betydning, at det sikres, at de forskellige reguleringsmodeller ikke skaber så store forskelle mellem medlemsstaterne, at det hindrer udviklingen af grænseoverskridende posttjenester og hæmmer postvirksomheders udvikling. For at undgå at en sådan situation udvikler sig, kunne direktivet tillægge Kommissionen en mere overordnet kontrolfunktion, hvorved Kommissionen tillægges en vetoet, der kan anvendes, hvis reguleringen i medlemsland ud fra en samlet betragtning udvikler sig, så direktivets målsætning om udvikling af et indre marked for posttjenester bringes i fare.

Forslaget stiller krav til medlemsstaterne om, at de vurderer, om der i en liberaliseret postsektor kan identificeres en række postinfrastrukturer eller -tjenester, som den befordringspligtige virksomhed udbyder, der bør gøres tilgængelige for andre operatører, som udbyder tilsvarende tjenester. Det drejer sig fx om adgang til hhv.: postnummer system, adressedatabase, postbokse, postkasser, oplysninger om adresseændringer og returservice.

I direktivforslaget begrænses dette krav til medlemsstaterne til, at de alene skal træffe en informeret beslutning om behovet for og udstrækningen af en sådan regulering. Efter Konkurrencestyrelsens vurdering bør det drøftes, om man på EU-plan skulle overveje modeller for tredjeparts adgang til den befordringspligtige virksomheds postbokse, adressedatabase mv. Det skyldes, at det udover eneretten i høj grad er problemer med adgang til ovennævnte infrastrukturer/tjenester, som fra konkurrenternes side hævdes at hindre deres adgang til markedet.

Det Centrale Handicapråd mener, at det må sikres, at der fortsat kan tages hensyn til de særlige forhold for blinde i relation til posttjenester. Dette er allerede nævnt i direktivudkastet men på en måde, som kan vise sig at være utilstrækkelig i en situation, hvor der bliver fri konkurrence på markedet.

En generel hjemmel til at videreføre eksisterende ordninger, som direktivforslaget foreslår, tager ikke højde for de vanskeligheder, der vil være ved at fastholde nationale ordninger, hvor en bestemt leverandør er forpligtet på at levere blindeforsendelser gratis, når andre leverandører, som skal indgå i den fri konkurrence, ikke har tilsvarende forpligtelser.

Rådet vil derfor anbefale, at interessenter på dette område inviteres til dialog om, hvordan man fortsat kan sikre gratis blindeforsendelser i en situation, hvor markedet for posttjenester gives helt frit.

Dansk Blindesamfund hilser det velkommen, at muligheden for at opretholde og indføre gratis postbefordring for blinde og svagsynede nu er medtaget i direktivets artikel 12. Der er imidlertid flere forhold som gør, at direktivteksten ikke sikrer en videreførelse af blindeforsendelsesordningen i et liberaliseret marked.



Direktivforslaget omtaler en mulighed, men ikke en forpligtelse til at opretholde eksisterende ordninger med blindeforsendelser. Dansk Blindesamfund har gennem European Blind Union påpeget nødvendigheden af at forpligte EU's medlemslande til at sikre, at gratis postservice er til rådighed for blinde og svagsynede og de organisationer, som servicerer dem, for på den måde at kompensere blinde og svagsynede, som er afhængige af at modtage trykt materiale på alternative medier.

Blindesamfundet henviser til, at blindeforsendelser i dag er en del af koncessionsvilkårene for Post Danmark A/S, som finansierer ordningen over den øvrige postvirksomhed. Som konsekvens af konkurrencen på et liberaliseret marked, er det nærliggende at mene, at der vil blive tale om en anden finansieringsform i fremtiden. Blindesamfundet frygter således, at det vil medføre forringet service for blinde og svagsynede, når ordningen underlægges markedsvilkår, uden at der samtidig stilles garanti for ordningens videreførelse i den form, som kendes i dag.

Det nævnes, at det forhold, at Danmark sammen med de fleste andre lande har tiltrådt Verdenspostkonventionens artikel 8.4., ikke er en sikkerhed mod forringelser af den nationale ordning med blindeforsendelser, da konventionen alene omfatter grænseoverskridende post. Ifølge Dansk Blindesamfund understreges denne tvivl af forslaget indledende bemærkninger, pkt. 3.3.4 om styrkelse af forbrugerbeskyttelsen samt forudsætningernes pkt. 23, lægger de internationale forpligtelser i henhold til postkonventionen til grund for bevarelsen af ordningen med blindeforsendelser. Desuden peges der på, at konventionen i øvrigt udløber med udgangen af 2009.

Dansk Fagpresse hilser liberaliseringen velkommen og ser det som et væsentligt skridt frem mod at få skabt en hårdt tiltrængt konkurrence på distributionsmarkedet. Derfor kan man fuldt ud tilslutte sig, at alle ene- og særrettigheder i postsektoren bliver afskaffet fra 2009.

Foreningen finder det vigtigt, at befordringspligten opretholdes, og at den bl.a. kommer til at omfatte blade, tidsskrifter og aviser.

Foreningen mener videre, at det ligeledes er af afgørende betydning, at den befordringspligtige virksomhed anvender de samme takster over hele landet, så man ikke kommer i en situation, hvor taksterne for blade, tidsskrifter og aviser bliver betydeligt højere ved forsendelse til tyndt befolkede områder end til byområderne. Både mediepolitisk og regionalpolitisk vil det være et uheldigt signal, hvis det bliver dyrere at modtage trykte medier i de tyndt befolkede områder.

Dansk Fagpresse ser med tilfredshed på, at direktivet giver mulighed for, at der kan ske alternativ finansiering af befordringspligten – herunder at det er muligt gennem statsstøtte at holde det befordringspligtige selskab skadesløs for de ekstra omkostninger herved.



Foreningen finder det desuden væsentligt, at der fortsat ikke opkræves moms af de beforderingspligtige ydelser. Et stort antal uge- og månedsblade udgives af foreninger, der ikke er momspligtige, og derfor ikke kan modregne momsen fuldt ud. En beslutning om i forbindelse med liberaliseringen at lægge moms på beforderingspligtige ydelser vil være et hårdt slag for foreningsDanmark, der allerede er økonomisk hårdt ramt som følge af portostøttens afskaffelse 1. marts 2004.

Dansk Fagpresse kan også støtte, at der – som foreslået i direktivet – sker en styrkelse af tilsynet og behandlingen af klager over den beforderingspligtige virksomhed.

HK/Post & Kommunikation anfører, at UNI-Europa Postal, der repræsenterer mere end 1 mio. postansatte inden for EU, har opfordret Ministerrådet og EU-Parlamentet til at afvise forslaget om fuld liberalisering fra 2009 som uforvarsligt med den begrundelse, at det vil undergrave postservicens hovedopgave: en effektiv og landsdækkende postbetjening af høj kvalitet til en overkommelig pris for alle borgere.

HK/Post & Kommunikation deler UNI-Europa Postal's synspunkter på området og henviser til en udtalelse af 19. oktober 2006 fra denne organisation. Til lige deler HK/Post & Kommunikation også de synspunkter, som 3F har givet udtryk for i denne sag.

Herudover stiller HK/Post & Kommunikation sig undrende over for, at en gennemførelse af forslaget forventes at have positiv indflydelse på beskæftigelsen, da hidtidig erfaring taler for det modsatte, og organisationen mener derfor ikke, at der er belæg for denne påstand.

Af den medsendte udtalelse af 19. oktober 2006 fra UNI -Europa Postal fremgår det bl.a., at uagtet Kommissionen til stadighed lovpriser princippet om en universel beforderingspligt, giver Kommissionen ikke noget brugbart svar på spørgsmålet om, hvordan det garanteres, at denne beforderingspligt finansieres. Der peges på, at finansieringen af pligten i dag er garanteret af et meget begrænset monopol (breve op til 50 gram), et monopol som Kommissionen vil afskaffe, men som er den eneste finansieringsmetode, som har vist sig anvendelig.

Desuden peges på, at alle erfaringer med kompensationsfonde til finansiering af beforderingspligten indtil nu har vist, at disse fonde ikke fungerer. UNI-Europa Postal anfører desuden, at man finder, at flere virksomheder ikke skal dele beforderingspligten. Private postvirksomheder er alene interesseret i at få overskud og ikke i at varetage postbefordring, som giver underskud.

UNI-Europa Postal er især bekymret for de beskæftigelsesmæssige konsekvenser, som forslaget medfører – både i antallet og kvaliteten i arbejdspladserne. Det nævnes, at siden liberaliseringen af postmarkedet begyndte, er der for hver



10 tabte arbejdspladser kun etableret en eller to nye. Der er en række årsager hertil, herunder ny teknologi, men hovedårsagen har været liberaliseringen og erfaringerne hermed har været usikre arbejdsbetingelser med dårlige løn- og arbejdsforhold. I længden vil denne udvikling have meget mere vidtrækkende negative konsekvenser for EU.

Da Kommissionens forslag ikke giver svaret på, hvordan befordringspligten finansieres, er det opfattelsen, at Kommissionen bør genoverveje sagen og fremkomme med et forslag til regulering af posttjenesterne, som lever op til forventningerne hos den brede offentlighed.

Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder byder en fuld liberalisering af postsektoren velkommen, og er derfor positivt stemt over for det overordnede formål med Kommissionens udkast til nyt postdirektiv.

Kommissionens forslag synes efter foreningens opfattelse imidlertid at overse, at en forudsætning for en reel liberalisering af postsektoren og opnåelse af de samfundsøkonomiske gevinster, dette kan medføre, er, at private virksomheder kan konkurrere med de gamle statsmonopoler på lige og fair konkurrencevilkår, hvilket blandt andet omfatter fravær af krydssubsidiering.

En reel liberalisering forudsætter lige konkurrencevilkår

Kommissionen ønsker med forslaget til nyt postdirektiv at gennemføre en fuld liberalisering af postsektoren. Brancheforeningen byder et sådant initiativ velkommen og er enig i 5. betragtning til direktivets præambel, hvorefter udførelse af et indre marked for posttjenester er et middel til at fremme væksten og skabe flere og bedre jobs. Disse samfundsøkonomiske gevinster ved en liberalisering vil dog kun kunne realiseres, hvis der gennemføres en *reel* liberalisering af postsektoren. En reel liberalisering forudsætter, at private virksomheder vil være i stand til at konkurrere med de gamle statsmonopoler på lige konkurrencevilkår.

Så længe de gamle statsmonopoler på den ene eller den anden måde stadig har nogle konkurrencemæssige fordele i kraft af at være det gamle statsmonopol, vil en reel liberalisering af postsektoren være i fare, og dermed vil også de potentielle samfundsøkonomiske fordele være i fare. Det forhold, at de tidligere statsmonopoler ikke længere vil have et lukrativt eneretsområde, medfører ikke samtidigt, at de særlige fordele, disse virksomheder har, forsvinder. Dette er desto mere tilfældet, hvor de gamle statsmonopoler i fremtiden vil modtage en finansiel kompensation for udførelse af public service-opgaver.

Brancheforeningen mener derfor, at Kommissionens forslag i højere grad, end tilfældet er, bør bidrage til at sikre, at de gamle statsmonopoler ikke kan anvende deres specielle fordele til at konkurrere med private virksomheder, men at der i stedet eksisterer lige konkurrenceforhold i postsektoren uden mulighed for krydssubsidiering.



Det anføres, at direktivets artikel 14 ikke afspejler retspraksis, for så vidt angår beregning af nettoomkostninger ved befordringspligten

Side 19/81

Det fremgår af forslaget artikel 7, stk. 1, at "[m]ed virkning fra 1. januar 2009 undlader medlemsstaterne at udstede eller opretholde ene- eller særrettigheder til opretholdelse og drift af postbefordrende virksomheder. [...]"

Af stk. 3 fremgår, at "[h]vis en medlemsstat fastslår, at befordringspligten som omhandlet i dette direktiv medfører en nettoomkostning og udgør en urimelig økonomisk byrde for den eller de befordringspligtige virksomheder, kan den: a) indføre en mekanisme, hvorefter den eller de pågældende virksomheder kompenseres med offentlige midler b) fordele nettoomkostningerne ved befordringspligten mellem postbefordrende virksomheder og/eller brugere."

I forlængelse heraf indeholder artikel 14 de principper, som skal anvendes til fordeling af omkostninger mellem tjenester og produkter relateret til befordringspligten (public service-opgaven) og tjenester og produkter, som ikke er relateret til befordringspligten. Det fremgår direkte af artikel 14, at formålet med denne artikel er at kunne beregne nettoomkostningerne ved opfyldelse af befordringspligten.

Brancheforeningen er enig med Kommissionen i, at der er brug for at kunne beregne nettoomkostningerne ved befordringspligten, samt at det er en fordel, at alle postvirksomheder med en befordringspligt foretager en ensartet fordeling af omkostninger.

En korrekt beregning af nettoomkostningerne ved befordringspligten forudsætter imidlertid, at de fordelingsprincipper, som anvendes, reelt kan anvendes til at opgøre disse omkostninger. Det er derfor nødvendigt, at de i postdirektivet foreslåede fordelingsprincipper ikke er "tilfældige", men at de tjener til at opfylde de krav til omkostningsfordeling, som er krævet i retspraksis.

Det er ikke forklaret nærmere i forslaget, hvorfor Kommissionens ønsker at anvende den metode, der er valgt i artikel 14, herunder om Kommissionen måtte mene, at denne metode er specielt godt egnet til at opgøre omkostningerne ved befordringspligten (og eventuelt sikre mod krydssubsidiering).

De i artikel 14 beskrevne principper til fordeling af omkostninger er for det første ikke i overensstemmelse med retspraksis vedrørende beregning af omkostningerne ved udførelse af en tjeneste af almen økonomisk interesse, og for det andet er disse principper ikke i overensstemmelse med forslaget betragtning 20, hvorefter nettoomkostningerne ved befordringspligten skal beregnes som "*forskellen mellem nettoomkostningerne for en udpeget virksomhed ved drift med og uden denne pligt*".

EF-Domstolen har i Altmark-dommen af 24. juli 2003¹ fastlagt, hvilke betingelser der skal være opfyldt for, at offentligt tilskud til levering af ydelser til op-

¹ EF-Domstolens dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, *Altmark*.



fyldelse af forpligtelser til offentlig tjeneste ikke udgør statsstøtte. Tredje betingelse vedrører kompensationens størrelse:

Side 20/81

"For det tredje overstiger kompensationen ikke, hvad der er nødvendigt for helt eller delvist af dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelse af forpligtelserne."

Hvis bestemmelsen i postdirektivet vedrørende beregning af nettoomkostninger ved befordringspligten skal have nogen praktisk anvendelse, herunder bidrage til at sikre mod overkompensation, bør disse nettoomkostninger beregnes med udgangspunkt i det tredje kriterium i Altmark-dommen. Det tredje kriterium lægger op til, at der skal kompenseres for yderligere nettoomkostninger, virksomheden må afholde ved opfyldelse af forpligtelsen til offentlig tjeneste, hvilket er i overensstemmelse med præambelens 20. betragtning i direktivforslaget:

"[...] Nettoomkostningerne ved at opfylde befordringspligten bør således, på den nationale forvaltningsmyndigheds ansvar, beregnes som forskellen mellem nettoomkostningerne for en udpeget virksomhed ved drift med og uden denne pligt. Ved beregningen skal der tages hensyn til alle andre relevante elementer, herunder markeds-mæssige fordele, som en virksomhed får ved at være udpeget til at varetage den fortjeneste, der er omfattet af befordringspligten, retten til en rimelig fortjeneste og incitamentet til omkostningseffektivitet."

20. betragtning i direktivforslaget synes dermed at være i overensstemmelse med EF-Domstolens praksis, mens artikel 14, som udover at opgøre de direkte omkostninger også fordeler fællesomkostninger, synes at stride direkte mod retspraksis.

Direktivets artikel 14 findes allerede i det eksisterende direktiv og blev indsat i direktivet på et tidspunkt, hvor Altmark-dommen endnu ikke var blevet afsagt. Det er derfor beklageligt, at direktivets artikel 14 ikke er blevet taget op til fornyet overvejelse i lyset af senere udvikling i retspraksis.

Det er derfor Brancheforeningens opfordring, at Folketinget arbejder for, at formuleringen i artikel 14 ændres således at den bringe i overensstemmelse med retspraksis for beregning af nettomeromkostninger, således som udtrykt i Altmark-dommen. Kun herved sikres det, at der ikke forekommer overkompensation.

Kommissionens forslag synes at negligere krydssubsidieringsproblematikken

Det er Brancheforeningens opfattelse, at overvågning af krydssubsidiering i medlemsstaterne ikke bør foretages af medlemsstaterne selv.

Det fremgår af 25. betragtning i præambelen til Kommissionens forslag til nyt postdirektiv, at medlemsstater selv frit bør kunne afgøre, hvordan krydssubsidi-



diering skal overvåges. Denne betragtning skal ses i sammenhæng med det nedenfor anførte vedrørende fjernelse af henvisningen til "krydssubsidiering" i det eksisterende direktivs 28. betragtning.

Side 21/81

Brancheforeningen mener, at det er højst betænkeligt at lade de enkelte medlemsstater selv overvåge krydssubsidiering i deres medlemsstater.

Overvågningen af krydssubsidiering bør – ligesom enhver anden monitorering af statsstøtteregeleternes overholdelse – ligge hos Kommissionen. At overlade det til medlemsstaterne selv at overvåge, om der foregår krydssubsidiering, vil være som at sætte ræven til at vogte gæs.

Overdragelse af overvågningen til medlemsstaterne vil kunne medføre uensartede konkurrencesituationer i de enkelte medlemsstater, hvilket vil lægge hindringer i vejen for fuldførelse af et indre marked for posttjenester.

Afskaffelsen af al krydssubsidiering er en afgørende forudsætning for, at der kan ske en reel liberalisering af postsektoren, og dette er for vigtig en opgave til at blive overladt til medlemsstaterne.

På denne baggrund er præambelens 25. betragtning såvel i strid med tankerne bag direktivet og en markant fravigelse fra de almindelige principper, der gælder inden for statsstøtteområdet.

Det er derfor Brancheforeningens opfordring, at Folketinget arbejder for, at præambelens 25. betragtning udgår, og at det således er de almindelige statsstøtteretlige principper, der gælder. Disse tilsiger, at det overlades til Kommissionen at overvåge krydssubsidiering i de enkelte medlemsstater.

Den eksisterende præambels sammenkædning mellem krydssubsidiering og opdeling af regnskaber bør ikke fjernes

En reel liberalisering af postsektoren og realisering af de potentielle samfundsøkonomiske gevinster forudsætter lige konkurrencevilkår, herunder fravær af krydssubsidiering.

Det er derfor overraskende for Brancheforeningen at kunne konstatere, at det eksisterende direktivs 28. betragtning, hvorefter regnskabsmæssig adskillelse er et middel til at *undgå krydssubsidiering*, er fjernet. Ligeledes er bemærkningen om den konkurrenceskadelige effekt af krydssubsidiering fjernet. Tilbage står kun en ny artikel 26, hvorefter der stadig skal opretholdes en vis regnskabsmæssig adskillelse. Enhver omtalt af krydssubsidiering er således gledet ud af direktivet.

Både de fordele, de gamle statsmonopoler på den ene eller anden måde har, herunder momsfrigtagelsen, og den kompensation, nogle gamle statsmonopoler vil modtage for udførelse af public service-opgaver/befordringspligten, kan potentielt anvendes til at krydssubsidiere andre forretningsområder. Der er derfor



også efter en *de jure* liberalisering - og for at sikre en *de facto* liberalisering - behov for bestemmelser i postdirektivet, som sikrer mod og forbyder krydssubsidiering. Brancheforeningen er derfor også enig i, at artikel 12, 6. led, bør udgå.

Det er derfor Brancheforeningens opfordring, at Folketinget arbejder for, at præamblen fortsat skal indeholde en betragtning, som understreger, at krydssubsidiering ikke er tilladt, eftersom krydssubsidiering er konkurrenceforvridende.

Direktivet, herunder artikel 14, tager ikke højde for krydssubsidiering

I forlængelse af Brancheforeningens konstatering af, at en reel liberalisering af postsektoren forudsætter lige konkurrencevilkår, herunder at de gamle postmonopoler ikke på nogen måde krydssubsidierer visse konkurrenceudsatte aktiviteter, står Brancheforeningen uforstående over for, at forslaget ikke søger at sikre mod krydssubsidiering fra forretningsområder med befordringspligt til andre forretningsområder. Her tænkes også på, at Post Danmark A/S har nogle særlige fordele i kraft af at være det tidligere statsmonopol. Det havde været nærliggende - og i overensstemmelse med den eksisterende betragtning 28 - at tilføje en bestemmelse, fx i forlængelse af artikel 14, om, at krydssubsidiering ikke er tilladt og samtidig fastsætte principper for, hvilken pris det rene konkurrenceområde² skal betale ved køb af ydelser fra forretningsområderne omfattet af befordringspligten.

Brancheforeningen vil i den forbindelse henlede opmærksomheden på EF-Domstolens dom af 3. juli 2003 i *Chronopost-sagen*,³ som vedrører statsstøtte. Af dommens præmis 40 fremgår, at afregningsprisen som udgangspunktet er markedsprisen. Hvis der imidlertid ikke er en markedspris, er statsstøtte udelukket, hvis afregningsprisen dækker følgende omkostninger:

"de variable yderligere omkostninger, der følger af ydelsen af den logistiske og forretningsmæssige bistand" (dvs. de inkrementelle omkostninger), og "et passende tilskud til de faste omkostninger, der følger af anvendelsen af postnettet", samt

"en passende egenkapitalforrentning".

Herudover skal det sikres, at

(4) "der ikke er noget, der tyder på, at disse faktorer er undervurderet eller vilkårligt fastsat".

Hvis de samme principper anvendes i postdirektivet til at opgøre afregningsprisen mellem forretningsområder omfattet af befordringspligten og forretningsområder, som ikke er omfattet af befordringspligten (det rene konkurren-

² Det rene konkurrenceområde defineres i denne sammenhæng som produkter, der på ingen måde er omfattet af befordringspligten, og som i et vist omfang kan have behov for at købe ydelser af forretningsområder omfattet af befordringspligten.

³ EF-Domstolens dom af 3. juli 2003 i de forenede sager C-83/01 P, C-93/01 P og C-94/01 P, *Chronopost*.



ceområde), vil der være sikret mod krydssubsidiering samtidig med, at fordelingsprincipperne bygger på gældende retspraksis. Hvis Kommissionen ikke mener, at kriterierne i Chronopost er tilstrækkeligt præcise til at kunne anvendes i praksis, kan Kommissionen præcisere, hvad Kommissionen mener med de enkelte omkostningselementer.

Det er derfor Brancheforeningens opfordring, at Folketinget arbejder for, at der i postdirektivet indarbejdes principper for opgørelse af afregningspriser ved salg fra forretningsområder omfattet af befordringspligten til forretningsområder, der ikke er omfattet af befordringspligten, samt at disse principper skal være i overensstemmelse med EF-domstolens dom i Chronopost-sagen, eventuelt med yderligere præciseringer.

Artikel 14 strider med retspraksis for så vidt angår beregning af nettoomkostninger ved befordringspligten

Det fremgår af forslaget artikel 7, stk. 1, at "[m]ed virkning fra 1. januar 2009 undlader medlemsstaterne at udstede eller opretholde ene- eller særrettigheder til opretholdelse og drift af postbefordrende virksomheder. [...]"

Af stk. 3 fremgår, at "[h]vis en medlemsstat fastslår, at befordringspligten som omhandlet i dette direktiv medfører en nettoomkostning og udgør en urimelig økonomisk byrde for den eller de befordringspligtige virksomheder, kan den: a) indføre en mekanisme, hvorefter den eller de pågældende virksomheder kompenseres med offentlige midler b) fordele nettoomkostningerne ved befordringspligten mellem postbefordrende virksomheder og/eller brugere."

I forlængelse heraf indeholder artikel 14 de principper, som skal anvendes til fordeling af omkostninger mellem tjenester og produkter relateret til befordringspligten (public service-opgaven) og tjenester og produkter, som ikke er relateret til befordringspligten. Det fremgår direkte af artikel 14, at formålet med denne artikel er at kunne beregne nettoomkostningerne ved opfyldelse af befordringspligten.

Brancheforeningen er enig med Kommissionen i, at der er brug for at kunne beregne nettoomkostningerne ved befordringspligten, samt at det er en fordel, at alle postvirksomheder med en befordringspligt foretager en ensartet fordeling af omkostninger.

En korrekt beregning af nettoomkostningerne ved befordringspligten forudsætter imidlertid, at de fordelingsprincipper, som anvendes, reelt kan anvendes til at opgøre disse omkostninger. Det er derfor nødvendigt, at de i postdirektivet foreslåede fordelingsprincipper ikke er, så at sige, "tilfældige", men at de tjener til at opfylde de krav til omkostningsfordeling, som er krævet i retspraksis.

Det er ikke forklaret nærmere i forslaget, hvorfor Kommissionens ønsker at anvende den metode, der er valgt i artikel 14, herunder om Kommissionen måtte



mene, at denne metode er specielt godt egnet til at opgøre omkostningerne ved befordringspligten (og eventuelt sikre mod krydssubsidiering).

Side 24/81

De i artikel 14 beskrevne principper til fordeling af omkostninger er for det første ikke i overensstemmelse med retspraksis vedrørende beregning af omkostningerne ved udførelse af en tjeneste af almen økonomisk interesse, og for det andet er disse principper ikke i overensstemmelse med forslaget betragtning 20, hvorefter nettoomkostningerne ved befordringspligten skal beregnes som "*forskellen mellem nettoomkostningerne for en udpeget virksomhed ved drift med og uden denne pligt*".

EF-Domstolen har i Altmark-dommen af 24. juli 2003⁴ fastlagt, hvilke betingelser der skal være opfyldt for, at offentligt tilskud til levering af ydelser til opfyldelse af forpligtelser til offentlig tjeneste ikke udgør statsstøtte. Tredje betingelse vedrører kompensationens størrelse:

"For det tredje overstiger kompensationen ikke, hvad der er nødvendigt for helt eller delvist af dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelse af forpligtelserne."

Hvis bestemmelsen i postdirektivet vedrørende beregning af nettoomkostninger ved befordringspligten skal have nogen praktisk anvendelse, herunder bidrage til at sikre mod overkompensation, bør disse nettoomkostninger beregnes med udgangspunkt i det tredje kriterium i Altmark-dommen. Det tredje kriterium lægger op til, at der skal kompenseres for yderligere nettoomkostninger, virksomheden må afholde ved opfyldelse af forpligtelsen til offentlig tjeneste, hvilket er i overensstemmelse med præambelens 20. betragtning i direktivforslaget:

"[...] Nettoomkostningerne ved at opfylde befordringspligten bør således, på den nationale forvaltningsmyndigheds ansvar, beregnes som forskellen mellem nettoomkostningerne for en udpeget virksomhed ved drift med og uden denne pligt. Ved beregningen skal der tages hensyn til alle andre relevante elementer, herunder markeds mæssige fordele, som en virksomhed får ved at være udpeget til at varetage den fortjeneste, der er omfattet af befordringspligten, retten til en rimelig fortjeneste og incitamenter til omkostningseffektivitet."

20. betragtning i direktivforslaget synes dermed at være i overensstemmelse med EF-Domstolens praksis, mens artikel 14, som udover at opgøre de direkte omkostninger også fordeler fællesomkostninger, synes at stride direkte mod retspraksis.

Direktivets artikel 14 findes allerede i det eksisterende direktiv og blev indsat i direktivet på et tidspunkt, hvor Altmark-dommen endnu ikke var blevet afsagt. Det er derfor beklageligt, at direktivets artikel 14 ikke er blevet taget op til fornyet overvejelse i lyset af senere udvikling i retspraksis.

⁴ EF-Domstolens dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, *Altmark*.



Det er derfor Brancheforeningens opfordring, at Folketinget arbejder for, at formuleringen i artikel 14 ændres således at den bringe i overensstemmelse med retspraksis for beregning af nettomeromkostninger, således som udtrykt i Altmark-dommen. Kun herved sikres det, at der ikke forekommer overkompensation.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser.

Statsfinansielle konsekvenser vil afhænge af, hvordan man i Danmark vælger at implementere direktivet med hensyn til finansiering af befordringspligten, idet en model med direkte statslig finansiering som udgangspunkt ikke anses som hensigtsmæssig.

Det forventes, at en fuldstændig markedsåbning vil medføre, at postmarkederne vil ekspandere generelt, og at det vil blive lettere for posten at integrere sig og konkurrere med alternative metoder til kommunikation og transport. Dette forventes at bidrage til, at beskæftigelsen hos de befordringspligtige virksomheder kan opretholdes og til, at der lettere kan opstå nye arbejdspladser hos andre operatører og nytillkommende aktører på postmarkedet.

Forslaget øger forbrugerbeskyttelsen, idet brugernes adgang til at klage over postservicen også skal omfatte andre end de befordringspligtige postvirksomheder. Samtidig styrker forslaget de relevante myndighedsorganers rolle i de enkelte lande, idet forslaget bl.a. kræver samarbejde mellem de nationale forvaltningsmyndigheder og forbrugerbeskyttelsesorganerne.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet, fremgår det af Kommissionens forklarende memorandum, at målet med forslaget er at tilvejebringe et indre marked for posttjenester ved afskaffelse af de befordringspligtige postvirksomheders eneret, herunder afskaffelse af eksklusive rettigheder som findes i sektoren. Forslaget sikrer universel postservice til rimelige priser til alle brugere i fællesskabet og fastsætter harmoniserede principper for regulering af den postale service i et åbent marked.

Disse mål kan ikke tilstrækkelig effektivt gennemføres af medlemslandene alene. De meste slående eksempler er bl.a., at et antal medlemslande har opretholdt postmonopoler af varierende størrelse til sikring af den universelle service, medens andre medlemslande helt eller delvist har afskaffet monopolerne eller har faste planer for at afskaffe disse inden 2009. Målene kan på grund af omfanget og virkningerne af det foreslåede direktiv bedre opnås på fællesskabsniveau, hvorfor fællesskabet kan vedtage regler i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt. Borgernes og virksomhedernes daglige forsyning med post er såvel et nationalt som et internationalt anliggende, hvorfor fælles regler er en hensigtsmæssig måde at varetage forsyningspligten (befordringspligten) på. Regeringen finder endvidere, at fælles regler på området skaber gennemsigtighed og i øvrigt gør det indre marked mere sammenhængende og fremmer konkurrencen blandt postvirksomhederne i fællesskabet.

6. Regeringens generelle foreløbige holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet til fortsat liberalisering af postmarkedet, hvilket også er kommet til udtryk i forbindelse med arbejdet i Globaliseringsrådet. Samtidig er det regeringens holdning, at liberaliseringen skal ske under hensyn til forsyningssikkerheden.

Regeringen hæfter sig særligt ved, at det gældende direktivs minimumskrav til den landsdækkende befordringspligt fastholdes.

Endvidere finder regeringen det positivt, at forslaget fortsat giver medlemslandene mulighed for at fastholde, at bl.a. breve kan befordres landsdækkende til ensartede takster – en landsdækkende styktakst.

Regeringen har noteret sig forslagets bestemmelse, der giver medlemsstaterne mulighed for, såfremt dette måtte vise sig nødvendigt, at støtte befordringspligten på områder, hvor befordringspligten udgør en urimelig økonomisk byrde for den/de befordringspligtige postvirksomheder – f.eks. via statsstøtte, offentlige udbud, kompensationsfonde og udligning af omkostningerne mellem operatørerne. En model med direkte statslig finansiering anses som udgangspunkt ikke som hensigtsmæssig. Hvorvidt der vil blive behov for eventuelle støtteforanstaltninger vedrørende befordringspligten må bero på konkrete analyser og videre overvejelser om implementeringen af direktivet i dansk lovgivning.

Regeringen har endvidere noteret sig, at det er muligt at give andre postvirksomheder licenser eller tilladelser til på nærmere vilkår til at operere inden for det befordringspligtige område. Der er i den sammenhæng mulighed for, at serviceydelser, som ligger inden for det befordringspligtige område, og som udføres af andre postvirksomheder, kan gøres til genstand for licensudstedelse under passende kriterier og procedurer. Ligeledes at licensmodtagerne kan kræves underlagt krav vedrørende kvalitet, tilgængelighed og udførelse.

Forslaget sætter ikke klare og specifikke grænser for de vilkår, der fra myndighedernes side kan knyttes til licenser/tilladelser. Regeringen finder, at rækkevidden af bestemmelsen bør afdækkes nærmere, så kriterierne for postvirksomhedernes adgang til markedet er gennemsigtige og ikke udgør unødige barrierer.

Regeringen har i forbindelse med drøftelsen af strategien for Danmark i den globale økonomi "Fremgang, fornyelse og tryghed" fra april 2006 tilkendegivet,



at der - når der på EU-niveau var skabt større klarhed om de fremtidige rammebetingelser – ville blive igangsat et analysearbejde med henblik på forslag til beslutningsgrundlag for den fortsatte liberalisering af postmarkedet i Danmark. Dette analysearbejde vil nu blive igangsat.

Side 27/81

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Under det nuværende tyske formandskab er Kommissionens udkast til 3. postdirektiv blevet drøftet på en række møder i Rådets arbejdsgruppe. Det tyske formandskab har under de tekniske drøftelser på møderne i arbejdsgruppen udvist en betydelig ihærdighed med henblik på at få indarbejdet medlemslandenes tekniske kommentarer og eventuelle ændringsforslag i direktivforslaget, således at disse løbende har kunnet præsenteres for arbejdsgruppens medlemmer til fornyet gennemgang og drøftelse.

Generelt har de fleste af medlemslandene taget undersøgelsesforbehold, særligt f.s.v. angår medlemslandenes muligheder for i visse situationer at finansiere befordringspligten.

På nuværende tidspunkt kan forhandlingssituationen overordnet skitseres som følgende:

- Et antal lande stiller sig generelt positivt til direktivets forslag om fuld åbning af postmarkederne i EU i 2009, idet landene dog hver for sig har taget undersøgelsesforbehold for konkrete bestemmelser i forslaget, ligesom landene har stillet ændringsforslag og har tilkendegivet, at der fortsat er behov for yderligere drøftelser og præcisering af visse af forslagets bestemmelser.
- Et mindretal af medlemslandene stiller sig skeptisk til forslaget om fuld markedsåbning i 2009. Generelt finder landenes delegationer, at afskaffelsen af eneretten og de finansieringsmekanismer, som medlemslandene i givet fald kan benytte til at understøtte befordringspligten, ikke giver tilstrækkelig sikkerhed for at befordringspligten fortsat kan tilbydes til overkommelige takster i tyndtbefolkede områder, ligesom landene forudser negative beskæftigelsesmæssige konsekvenser af fuld liberalisering.
- Her ud over har et antal medlemslande oplyst, at de er positivt stillet over for forslaget om fuld liberalisering af postmarkederne i EU. Dog har disse medlemslande samtidig meddelt, at landene af forskellige årsager ikke ville være klar til fuld markedsåbning i 2009. Landene har alle taget undersøgelsesforbehold for direktivforslaget og har yderligere anmodet om en overgangsperiode spændende fra 2010 til 2012.

Et centralt punkt i drøftelserne har fortsat været direktivforslagets art. 7 om medlemslandenes muligheder for i visse situationer at understøtte befordringspligten økonomisk, herunder de anviste metoder for opgørelse af nettoomkostningerne ved befordringspligten. Der er således fra flere medlemslandes



side efterlyst eksempler og/eller retningslinier for at opgøre eventuelle nettoomkostninger, som vil være forbundet med befordringspligten.

Side 28/81

Det tyske formandskab har meddelt Rådets arbejdsgruppe, at formandskabet vil fremlægge en fremdriftsrapport til drøftelse på ministerrådsmødet i juni

8. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er tidligere forelagt Europaudvalget den 8. december 2006 og den 16. marts 2007.

Dagsordenpunkt 11 Civil satellitnavigationssystem Galileo

Følger

Dagsordenpunkt 12 Europæisk energistrategi for transport

Resumé: Som opfølgning på Det Europæiske Råds møde i marts 2007 vedr. energieffektivitet og vedvarende energi ønsker formandskabet vedtaget rådskonklusioner vedr. transportsektorens bidrag til opfyldelse af Lissabonprocessens energimålsætninger. Konklusionsudkastet beskriver nærmere de enkelte transportformers bidrag hertil for så vidt angår vejtransport, luftfart, søtransport, transport ad indre vandveje og jernbanetransport.

1. Baggrund og indhold

Som led i Lissabonstrategien og som opfølgning på Det Europæiske Råds konklusioner den 9. marts 2007 vedrørende energieffektivitet og vedvarende energi ønsker formandskabet at få vedtaget rådskonklusioner på rådsmødet (transport, energi, telekommunikation) den 6.-8. juni 2007 vedrørende transportsektorens bidrag til denne proces.

Formandskabet har derfor fremlagt et udkast til sådanne rådskonklusionerne med følgende hovedindhold:

Rådet anser det for nødvendigt at udvikle en europæisk energistrategi for transport for at sikre en sikker og bæredygtig energiforsyning til transportsektoren i det lange løb, som også er forenelig med politikken vedr. klimaforandring. Idet tiltag, der bidrager til dette, vil have en betydelig indvirkning på mobiliteten i Europa, må transportsektorens overvejelser afspejles i højere grad i beslutninger om implementering af sådanne tiltag. Samtidig bør det sikres, at kun omkostningseffektive tiltag realiseres.

Rådet påpeger, at energieffektivitet spiller en afgørende rolle for opnåelse af en betydelig reduktion af CO₂-emissioner.



På baggrund af den forventede vækst i transport – ca. 50 pct. mellem 2000 og 2020 alene i fragtsektoren – anser Rådet prioriteterne for en europæisk energi-strategi for transport for at være:

Side 29/81

- forbedring af energieffektiviteten i alle transportformer
- øget anvendelse af vedvarende brændstoffer
- udvikle metoder til at fremme energi- og klimaforandringsbevidst adfærd hos transportbrugerne
- fremme integrerede transportsystemer og planlægning af formindskelse af energiforbrug i transport

Desuden kan byplanlægningstiltag, fremme af lokal kollektiv trafik og anlæg af cykelstier også bidrage sammen med markedsbaserede instrumenter til at reducere brændstofforbruget væsentligt.

1. Vejtransport

Vejtransport står for 84 % af CO₂-emissionerne fra transportsektoren i Europa. Idet vejtransporten i Europa vil fortsætte med at vokse markant, er det særligt vigtigt at vejtransportens energieffektivitet forbedres.

På denne baggrund

- opfordrer Rådet Kommissionen til at tilpasse de planlagte rammer for opnåelse af gennemsnitsemmissioner fra nye biler solgt i EU på basis af en grundig vurdering af virkningerne på en måde, der er så neutral som muligt for konkurrencen og som er socialt retfærdig og bæredygtig. Disse rammer skal tilrettelægges således, at det sikres at alle producenter fortsætter deres bestræbelser for at gøre deres produkter mere miljøvenlige på en omkostningseffektiv måde.
- hilser Rådet den dynamiske udvikling af biobrændstofmarkedet velkommen, men for at undgå uønskede virkninger for miljøet anmodes Kommissionen om at fremlægge et forslag til certificering af biobrændstoffer
- Anføres i lyset af EU's ambitiøse mål for biobrændstoffer, at Fællesskabet bør sætte fokus på anden-generationproduktionsteknologier
- udtrykker Rådet en forventning om, at de europæiske bilproducenter, der har gjort sig store anstrengelser for at opnå større energieffektivitet i bilerne, vil forstærke denne indsats yderligere
- opfordrer Rådet Kommissionen til at fremlægge et forslag vedrørende etablering af et Joint Technology Initiative vedrørende brint- og brændselsceller



- hilser Rådet en mere aktiv brug af økonomiske instrumenter til at fremme køb af energieffektive og rene køretøjer samt udviklingen og produktion af alternative og vedvarende brændstoffer velkommen
- støtter Rådet Kommissionens planer om at forbedre energieffektivitetsmærkning af nye personbiler

2. Luftfart

Luftfarten er i markant vækst, og globaliseringen samt i stigning verdenshandelen indebærer, at luftfart som en international transportform vil fortsætte med at vokse.

- Rådet foreslår, at man grundigt vurderer de tekniske og økonomiske muligheder og de miljømæssige virkninger af at anvende alternative brændstoffer
- Rådet betragter omfattelsen af luftfart i EU's emissionshandelssystem som en omkostningseffektiv og lovende metode til begrænsning af CO₂-emissioner fra luftfart. Det vil fortsætte med at behandle Kommissionens forslag herom (KOM(2006)818). Det anser det for essentielt, at ICAO's politik på området fremmer ikke-diskriminerende anvendelse af sådanne tiltag og vil sikre koordinering af Europas holdning i ICAO Forsamlingen på dette grundlag.
- Rådet anser implementeringen af Single European Sky og SESAR projekterne vedrørende optimering af flyveruter og lufttrafikkontrol for yderligere nøgleelementer i en samlet indsats for reduktion af drivhusgasser fra luftfarten

3. Søfart og transport ad indre vandveje

Søfart og transport ad indre vandveje er energieffektive transportformer med en høj grad af "masse-kapacitet" og bør derfor tage en stigende del af gods-transporten som en måde at yde et væsentligt bidrag til at forbedre energieffektiviteten i godstransportsektoren.

På denne baggrund

- bekræfter Rådet, at søfartens miljøpræstationer må forbedres yderligere for at sikre miljømæssig bæredygtighed af vækst i denne transportform
- hilser Rådet velkommen, at IMO behandler emnerne luftforurening (NO_x) og CO₂-reduktion med høj prioritet



understreger Rådet, at medlemsstaterne bør arbejde for indførelse af specifikationsstandarder for fuel olie. Rådet opfordrer derfor medlemsstaterne til at overveje alle mulige optioner og deres konsekvenser til at tage hensyn til mulige modsat rettede virkninger på miljøet som følge af tiltag vedrørende reduktion af emissioner

- understreger Rådet, at i henhold til IMO's Resolution A.963(23) skal der udvikles passende forholdsregler til reduktion af CO₂-emissioner af IMO og opfordrer medlemsstaterne til at bidrage aktivt hertil
- bekræfter Rådet at reduktionen af svovl, NO_x og partikel-emissioner også er påkrævet inden for indre vandvejssektoren for i fremtiden at sikre bedre muligheder i konkurrencen mellem transportformerne

4. Jernbanetransport

I lyset af den fortsatte stigning i transport i Europa kan jernbanetransport yde et væsentligt bidrag til reduktion af energiforbruget og dermed CO₂-emissioner fra transport.

På denne baggrund

- opfordrer Rådet jernbanevirksomhederne til selv at bidrage til yderligere forbedring af energieffektivitet, særlig ved at udvikle og anvende innovative teknologier
- bekræfter Rådet behovet for at fortsætte de tiltag, der er igangsat, særlig med hensyn til markedsadgang og teknisk interoperabilitet. Det anser yderligere tiltag for at være nødvendige for at styrke jernbanen i konkurrencen mellem transportformerne

2. Regeringens generelle foreløbige holdning

Danmark kan overordnet tilslutte sig hensigten i energistrategien om, at transportsektoren skal bidrage til at implementere beslutningerne om energieffektivitet og vedvarende energi truffet på det Europæiske Råd den 9. marts 2007.

1. Vejtransport

Danmark kan overordnet tilslutte sig hensigten i strategien om at reducere køretøjers CO₂ udslip. En nærmere dansk stillingtagen vil afvente et konkret direktivforslag fra Europa-Kommissionen.

Danmark lægger vægt på, at transportsektoren i kraft af sin olieafhængighed er særligt sårbar overfor de geopolitiske forhold i relation til energiforsyningsikkerheden. Det gælder både i forhold til den væsentlige stigning i den internationale oliepris, der har fundet sted indenfor de senere år, samt i



forhold til importafhængighed af politisk ustabile regioner. Når dertil lægges transportsektorens væsentlige bidrag til udledningen af CO₂ og dermed klima-problemet, tegner der sig samlet et billede af en sektor, hvor der er brug for en skærpet indsats for at reducere forbruget af de fossile brændsler.

Danmark støtter, at CO₂- forpligtelsen udbredes til flere sektorer.

Transportområdet udgør her en særlig udfordring. Danmark er enig med Kommissionen i, at det ikke er realistisk, at de frivillige aftaler med bilindustri-en vil nå målet om 140 g CO₂/km, og at der derfor må gøres brug af bindende regulering. En omkostningseffektiv indsats forudsætter, at der iværksættes fælles EU-virkemidler.

Danmark er enig i den forslåede målsætning fra 1997 på 120 g CO₂/km i 2012. Danmark finder det dog tvivlsomt, om der kan opnås en CO₂ besparelse på 10 g CO₂/km gennem de supplerende virkemidler, som Kommissionen foreslår. Derfor finder Danmark, at Kommissionens forslag om 130 g CO₂/km fra 2012 ved krav til motorteknologi er for uambitiøst.

Danmark finder, at en reduktion i bilernes udledning af CO₂ til 120 g/km som udgangspunkt skal ske gennem krav til motorteknologien og energieffektivite-ten i ekstraudstyr. Danmark vil forholde sig til de forventede forslag til yderli-gere foranstaltninger i lyset af Kommissionens forventede konsekvensvurde-ring.

Danmark finder endvidere, at der bør fastsættes en langsigtet målsætning på højest 100 g CO₂/km i 2020, som vil være med til at fremme den miljøteknolo-giske innovation på motorteknologiområdet.

2. Luftfart

Danmark ser gerne, at der findes internationale løsninger, der tager hånd om luftfartens udledning af drivhusgasser. Danmark ser gerne, at der arbejdes for, at luftfartens emissioner omfattes af en fremtidig global klimaaftale for perio-den efter 2012.

Danmark hilser Kommissionens direktivforslag om at inkludere luftfart i det eksisterende kvotehandelssystem velkommen som et første skridt. De princi-pielle linier i direktivforslaget kan støttes.

Dog vil man fra dansk side arbejde for, at der ikke skelnes mellem EU-fly og fly fra 3. lande samt styrkelse af incitamenterne for miljømæssig forbedring af fly-trafikken.

3. Søfart

Fra dansk side ser man gerne, at der findes internationale løsninger for skibs-fartens luftforurening og udledning af drivhusgasser.



Danmark støtter det igangværende arbejde i IMO omkring reduktion af luftforurening (NO_x, SO_x og Partikler). Efter dansk opfattelse bør fremtidig regulering være udformet som emissionskrav og ikke stille brug af en bestemt teknologi.

I udkastet til rådskonklusionerne omtales brugen af destillater som en effektiv måde at begrænse svovludslippet fra skibe, og på den baggrund opfordres medlemsstaterne til at gøre en indsats for at skibe bruger destillater frem for traditionelt brændstof.

Fra dansk side finder man, at der er behov for at forske mere i brændstoffer, herunder hvorledes man kan komme af med de tunge olier, men meget tyder på, at destillater er en meget kostbar løsning for at begrænse udledningen af svovl. For det første kræver det anskaffelse af særligt udstyr til at forestå destilleringsprocessen, ligesom destillering vil medføre udslip af store CO₂-mængder fra raffinaderierne. Der vil formentlig også blive kapacitetsproblemer på raffinaderierne.

Der lægges derfor fra dansk side stor vægt på, at omtalen af brug af destillater som løsning til at begrænse mængden af svovl udgår af konklusionsudkastet, idet det dog ikke er et punkt, hvor Danmark bør isolere sig.

Fra dansk side kan man derfor støtte et tekstforslag fra UK, som erstatter konklusionernes omtale af destillater. Ifølge UK's tekstforslag opfordres medlemsstaterne til at sikre, at tiltag for at reducere svovludslippet fra skibe ikke samtidig fører til store CO₂-udslip. Fra dansk side kan man også støtte en tekst, der ikke kun efterlyser en undersøgelse i IMO, som nævnt i UK's tekstforslag, men også anbefaler mere bindende tiltag i regi af IMO.

Danmark kan støtte, at der udvikles en brændstofs-specifikation for skibsbrændstoffer.

Omkring CO₂ ser Danmark gerne at IMO udviser fremdrift med forpligtende reduktionsmål eller alternativt, at emnet løftes af en global klimaaftale. Subsidiært kan regionale tiltag blive nødvendige.

3. Generelle forventninger til andre landes holdning.

Konklusionsudkastet har været drøftet på en række møder i Rådets transportarbejdsgruppe, og der er herefter enighed om hovedpunkterne i konklusionsudkastet, som forventes at kunne vedtages på Rådsmødet i den nu foreliggende form.



4. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er ikke tidligere forelagt Europaudvalget.

Side 34/81

Dagsordenpunkt 13 Wider Europe

Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til nabolandene – retningslinier for transport i Europa og naboregionerne, KOM(2007)32

Resumé

I meddelelsen skitseres de første skridt i en omfattende politik for tættere integration af EU's transportsystem og nabolandenes transportsystemer. Politikken fokuserer på den vigtigste infrastruktur, der anvendes til international transport, og på den relevante lovgivning, der vedrører alle transportformernes anvendelse af disse veje. Kommissionen anfører, at med tiden kan denne fremgangsmåde føre til udviklingen af fælles regler og bestemmelser for transportsektoren som helhed, således at der skabes et effektivt transportmarked omfattende EU og dets naboer.

1. Baggrund og indhold

Den europæiske naboskabspolitik blev udformet med det formål at undgå, at der opstår nye skillelinjer mellem EU og dets naboer: Formålet er at fremme fred, stabilitet, sikkerhed, vækst, udvikling og velstand i nabolandene og at modernisere økonomien og samfundet.

Nabolandenes transportsystemer må for at kunne drage fuld fordel af tættere forbindelser med EU og udsigten til forbedret adgang til dets marked kunne håndtere større transportstrømme. Det fremgår klart af tiltrædelsesprocessen og rammerne for den europæiske naboskabspolitik, at politikken for det transeuropæiske net bør omfatte strategier med henblik på at nå dette mål.

Politikken for det transeuropæiske transportnet (TEN), der blev revideret i 2004, fokuserer på investeringer i 30 prioriterede tværnationale akser og projekter. Politikken fokuserer kraftigt på integrationen af de nye medlemsstaters net. Som Det Europæiske Råd understregede i december 2003, vil de transeuropæiske akser styrke det udvidede EU's konkurrenceevne og samhørighed ved at skabe bedre forbindelser i det indre marked.

TEN-politikken vedrører imidlertid ikke transportforbindelser mellem EU og nabolandene eller andre handelspartnere. Disse forbindelser er blevet udviklet via de paneuropæiske korridorer og områder siden starten af 1990'erne. De paneuropæiske korridorer og områder blev udformet på to ministerkonferencer på Kreta (1994) og i Helsinki (1997) med det formål at forbinde EU15 med de lande, der dengang var nabolande. Efter udvidelserne i 2004 og 2007 ligger



korridorerne nu hovedsageligt inden for EU og udgør dermed en del af TEN-nettet.

Side 35/81

Kommissionen nedsatte i 2004 en gruppe på højt niveau om udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til også at omfatte nabolandene og naboregionerne under ledelse af tidligere næstformand for Kommissionen, Loyola de Palacio, som har til opgave at bidrage til gennemførelsen af den europæiske naboskabspolitik på transportområdet og til at finde bedre metoder til at forbinde EU med dets naboer.

Gruppens rapport blev fremsendt til Kommissionen i december 2005. Der blev gennemført en offentlig høringsproces i løbet af hele gruppens arbejde for at tage hensyn til de berørte parter synspunkter og interesser. Størstedelen af de berørte parter var tilfredse med gruppens anbefalinger, men der blev givet udtryk for nogen bekymring med hensyn til inddragelsen af miljøaspekter og sociale aspekter.

Kommissionen mener efter at have undersøgt forslagene fra gruppen på højt niveau og de reaktioner, der blev fremsat under de offentlige høringer, at gruppens arbejde udgør et godt grundlag for samarbejde mellem EU og nabolandene. Kommissionen anbefaler derfor Rådet og Europa-Parlamentet, at de noterer sig gruppens rapport og godkender forslaget om at revidere begrebet paneuropæiske korridorer/områder på følgende måder:

- Udvide de paneuropæiske korridorerers geografiske dækning for at tage fuldt ud hensyn til den reviderede politik for de transeuropæiske net, tiltrædelsesrammerne og målene for den europæiske naboskabspolitik.
- Udvide de relevante principper og regler for det indre marked til nabolandene under hensyntagen til bæredygtighed ved at understrege den betydning, som andre foranstaltninger end infrastrukturforanstaltninger har, når det drejer sig om at fremme handels- og transportstrømmene langs de vigtigste akser.
- Forbedre rammerne for koordinering og overvågning for at sikre et fuldstændigt engagement fra de berørte landes side, for at gøre det muligt at samle ressourcerne med henblik på en bæredygtig udvikling af infrastrukturen og for at muliggøre en udvidelse af Unionens politikker, herunder den sociale dimension.

Kommissionen mener, at begrebet paneuropæiske korridorer/områder skal ajourføres, så det afspejler den nye geopolitiske situation efter udvidelsen af EU, og så der skabes bedre forbindelser mellem de vigtigste akser i de transeuropæiske net og de vigtigste akser i nabolandene. Den foreslår derfor, at følgende fem transnationale akser, der ligger på linje med dem, som gruppen på højt niveau foreslog, vedtages (linieføringen kan ses i Bilag 1):



- Motorveje til søs: for at forbinde Østersøen, Barentshavet, Atlanterhavet (herunder fjerntliggende regioner), Middelhavet, Sortehavet og Det Kaspiske Hav samt de lande, der grænser op til havområderne, og med en udvidelse gennem Suezkanalen til Det Røde Hav.
- Den nordlige akse: for at forbinde den nordlige del af EU med Norge mod nord og med Belarus og Rusland mod øst. Der er også planlagt en forbindelse til Barentsregionen, som via Sverige og Finland forbinder Norge og Rusland.
- Den centrale akse: for at forbinde den centrale del af EU med Ukraine og Sortehavet og via en indre vandvejsforbindelse med Det Kaspiske Hav. Aksen omfatter også en direkte forbindelse fra Ukraine til den transsibiriske jernbane og en forbindelse fra den indre vandvej Don/Volga til Østersøen.
- Den sydøstlige akse: for at forbinde EU med Balkan og Tyrkiet og videre med det sydlige Kaukasus og Det Kaspiske Hav samt med Mellemøsten helt til Egypten og Det Røde Hav.
- Den sydvestlige akse: for at forbinde den sydvestlige del af EU med Schweiz og Marokko, herunder den transmaghrebinske forbindelse mellem Marokko, Algeriet og Tunesien og en forlængelse af denne til Egypten.

Kommissionen foreslår i overensstemmelse med de synspunkter, som formændene for de paneuropæiske korridorer har gjort gældende, at de paneuropæiske korridorer integreres fuldt ud i de nye strukturer, og at man bygger på deres ekspertise.

Kommissionen mener, at det er vigtigt, at udviklingen af de fem akser samordnes nøje med organisationer, der udvikler internationale transportkorridorer i andre regioner.

Gruppen på højt niveau fremsatte forslag til en række infrastrukturprojekter, som den inddelte i to kategorier afhængigt af det udviklingstrin, de befandt sig på. Under de offentlige høringer blev der givet udtryk for bekymring for, at nogle af de transnationale akser kunne have en negativ indvirkning på det omgivende miljø og navnlig på biodiversiteten.

Kommissionen foreslår derfor, at projektlisterne betragtes som vejledende, og understreger ligeledes betydningen af, at der udvikles overordnede planer for akserne. Disse overordnede planer skal gøres til genstand for strategiske, økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvensvurderinger i overensstemmelse med bedste internationale praksis og, når det er relevant, med EU-lovgivningen.



For at fremskynde den overordnede proces og for at sikre, at samarbejdsstrukturens format og indhold lever op til de berørte parter behov og forventninger, vil Kommissionen gennemføre politikken i to faser, det vil sige:

Side 37/81

1. I den første fase lanceres der sonderende drøftelser med alle nabolandene. Disse drøftelser sigter mod at vurdere landenes engagement og interesse for at styrke de multilaterale koordineringsrammer, hvor sådanne findes, eller mod at fastlægge sådanne rammer, hvor de ikke findes i dag. I denne fase vil man også forsøge at finde frem til eventuelle midlertidige løsninger, så udviklingen af akserne ikke går i stå.
2. I den anden fase vil Kommissionen i forlængelse af resultaterne af de sonderende drøftelser fremsætte anbefalinger og/eller forslag til gennemførelse af politikken og koordineringsrammen.

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Meddelelsen har været sendt i høring hos følgende virksomheder og organisationer med høringsfrist den 2. april 2007:

Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (HTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, 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, Landsorganisationen i Danmark, Fagforbundet 3F, Kort & Matrikelstyrelsen, Landbrugsraadet, Danmarks Rederiforening.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Danmarks Rederiforening kan støtte, at EU gør en indsats for at lette transporter til og fra EU's medlemslande. De gør dog opmærksom på, at denne støtte forudsætter, at der for så vidt angår "sømotorveje" fokuseres på generelle infrastrukturinvesteringer, lettelse af toldprocedurer og kapacitetsopbygning i nabolandene i overensstemmelse med den generelle danske holdning til dette koncept.

Landbrugsraadet støtter Kommissionens arbejde for at søge en tættere integration af EU's og nabolandenes infrastruktur og transportsystemer, hvilket vil medvirke til øget effektivitet i transportsektoren.

Hovedparten af landbrugs- og fødevarerrelaterede produkter eksporteres via skib, derfor har Landbrugsraadet en væsentlig interesse i 'motorvejene til søs'.



Landbrugsraadet anser det for essentielt, at Århus Havn, som Danmarks største containerhavn, får en central position for indgangen til Østersøen. Århus Havn har i kraft af sin beliggenhed gode muligheder for at påtage sig en stor rolle som aflastningshavn for nordeuropæiske havne som Hamburg og Bremerhaven. Denne mulighed skal også afspejles i forbindelse med transeuropæiske transportakser og motorvejene til søs.

I forbindelse med transeuropæiske transportakser, ønsker Landbrugsraadet samtidig at gøre opmærksom på vigtigheden af at indtænke adgangen fra de indre vandveje og vejnet til de transeuropæiske korridorer, således at der opnås let adgang til disse.

Handel, Transport & Service støtter meddelelsens udgangspunkt om fem transnationale transportakser. Transportakserne bidrager til at fremme de transeuropæiske netværk samt international handel og transport.

HTS finder det helt naturligt, at Kommissionen i det videre arbejde gør brug af de erfaringer, der er opnået i forbindelse med de nuværende paneuropæiske korridorer, samt inddrager de organisationer, som arbejder med udvikling af internationale transportkorridorer i andre regioner (herunder FN og CEMT).

HTS betragter rækken af horisontale initiativer som instrumenter, der skal understøtte og åbne op til de fem transnationale transportakser. HTS kan støtte denne fremgangsmåde.

HTS har noteret sig, at Kommissionens arbejdsgruppe ved sin afrapportering ultimo 2005 lagde betydelig vægt på potentialet ved offentlig-private partnerskaber og ikke mindst muligheden for udveksling af 'best practises' herom mellem EU og dets nabolande. Arbejdsgruppen fremhævede endvidere, at øget anvendelse af offentlig-privat samarbejde vil kunne fremskynde processen med gennemførelse af de horisontale projekter ud over EU's nuværende ydre grænser.

HTS skal på den baggrund opfordre til, at potentialet ved øget anvendelse af offentlig-private partnerskaber i højere grad indgår i Kommissionens "køreplan" for udarbejdelse og udmøntning af en europæisk naboskabspolitik på transportområdet.

HTS finder, at EU står over for store fremtidige udfordringer på transportområdet. Dette gør sig gældende for transporter inden for kortere strækninger såvel som transporter over længere strækninger og på tværs af EU og dets nabolande.

Et større fokus på fælles transportløsninger er vejen mod et bedre europæisk transportsystem med internationale korridorer. En forenkling og forening af grænsefladerne vil være et betydningsfuldt bidrag til at styrke transportinfrastrukturens kapacitet, mobilitet og tilgængelighed.



HTS finder det afgørende, at Kommissionens meddelelse og retningslinierne for den videre dialog og forhandling med nabolandene i højere grad konkretiseres og tilpasses det enkelte lands karakteristika. Det er væsentligt, at der tilvejebringes et reelt og dækkende grundlag for det forestående arbejde med at formulere en europæisk naboskabspolitik og ikke mindst de sonderende drøftelser med de enkelte af nabolandene.

Dansk Erhverv hilser meddelelsen velkommen, idet den yder et bidrag til udviklingen af et politikområde, som Dansk Erhverv mener, at EU ikke har givet høj prioritet tidligere, nemlig eksterne transportforbindelser for landtransport. Initiativet skal derfor også ses i sammenhæng med Lissabon-strategien for vækst og beskæftigelse, hvor transportens afgørende betydning for at opnå målene på det seneste er blevet understreget i Rådets konklusioner om Lissabon strategien og transport, vedtaget 19. februar 2007. Rådet lægger i den forbindelse også afgørende vægt på transportens betydning for Europas placering som konkurrence dygtig spiller i den globale sammenhæng. Endelig lægger Rådet også vægt på en effektiv udvikling af alle transportformer, for at fremme modalitet.

På den baggrund tillægger Dansk Erhverv det betydning, at man erkender at for at fremme og udvikle effektiviteten i EUs transport system er det nødvendigt både at tage et kort og et længere sigt. Problemet med den foreliggende meddelelse fra Kommissionen om udvidelse af transeuropæiske transport akser er, at den synes at lægge op til ville gøre det hele på en gang.

Dansk Erhverv finder erfaringerne fra arbejdet med transeuropæiske akser inden for EU blandede. De henviser særligt til den glimrende meddelelse fra Kommissionen af 21. marts TENs: Towards an Integrated Approach (KOM(2007)0135), som giver et godt overblik over de problemer arbejdet med TENs i EU har haft. Særligt peges på finansiering og behovet for at bedre at udnytte synergi effekterne mellem de nationale projekter.

Der er ingen grund til at tro, at erfaringerne med at udvide de vigtigste transportakser til nabolandene ikke vil støde på samme problemer. Det betyder efter Dansk Erhvervs opfattelse ikke, at man skal undlade at sætte arbejdet i gang og have som langsigtet mål f.eks. forbedret og udbygget infrastruktur i form af veje, jernbaner mv. i de pågældende akser.

Imidlertid finder Dansk Erhverv, at baseret på erfaringer, de politiske realiteter og målsætningerne indbygget i Lissabon strategien, er det vigtigt at søge resultater, der har en effekt også på kort sigt. Det betyder, at fokus mere skal være på de tiltag, der fremmer strømmen af transport i den eksisterende infrastruktur. Derfor tillægger Dansk Erhverv det større betydning, at Kommissionen prioriterer arbejdet med at fremme principperne for og bestemmelserne i EUs Indre Marked til de naboliggende lande samt de tiltag der konkret omtales i kapitel 2.3. Særligt er det Dansk Erhvervs opfattelse, at store gevinster kan høstes ved at sætte ressourcer ind på at gøre proceduren ved krydsning af EUs ydre grænser mere smidig og ikke mindst hurtigere. Tilsvarende er der forbedrin-



ger at hente ved at søge at optimere udnyttelsen af eksisterende infrastruktur. Tiltag i EU på dette område - som f.eks. de forskellige initiativer omkring modul vogn tog - vil kræve at der også tages initiativ til forhandlinger med tredje lande for at sikre så bred udnyttelse som muligt.

Det er ligeledes vigtigt, at EU tager en samlet tilgang til alle spørgsmål relevante for forholdene til de naboliggende lande og integrerer transport i alle relevante sammenhænge, som f.eks. også i handelspolitikken, jvf. høringen om EUs markedsadgangsstrategi, som Kommissionen (DG TRADE) gennemførte med frist i januar 2007. Det giver dels EU en bedre forhandlingsposition, dels er det med til at sikre, at EU udvikler sig indenfor rammerne af en sammenhængende strategi, hvor f.eks. flaskehalse i transportsystemet kan søges at forebygges tidligt.

Endelig skal Dansk Erhverv dog advare imod at basere det kommende arbejde på et nyt institutionens set-up, når der allerede eksisterer en række strukturer, der kan anvendes i denne sammenhæng. Her tænker Dansk Erhverv dels på EU-Kommissionen i sig selv, men også andre organer som CEMT. Ligeledes vil et tæt samarbejde med europæiske erhvervsorganisationer kunne give en god basis for videns deling, idet medlemmerne af disse organisationer har konkret viden om markedet og dets udvikling. IRU, CLECAT og Eurocommerce er eksempler på sådanne organisationer.

Afslutningsvis understreger Dansk Erhverv behovet for at basere dette arbejde og konkrete tiltag, på markedets behov og udvikling. Således bør tiltag omkring "motorways of the sea" tage fuldt hensyn til eksisterende kommercielle operationer og muligheder, og ikke begynde at give støtte til drift, der reelt er konkurrencedygtigt.

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

Ikke relevant.

6. Regeringens generelle foreløbige holdning

Danmark ser positivt på Kommissionens meddelelse om udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til nabolandene. Fra dansk side ser man frem til Kommissionens anbefalinger og/eller forslag til gennemførelse af politikken m.v.



7. Generelle forventninger til andre landes holdning.

Formandskabet har fremlagt et forslag til Rådskonklusioner. På arbejdsgruppeniveau synes der enighed om konklusionerne, som forventes forelagt på Rådsmøde i juni (TTE).

Side 41/81

Hovedelementerne i konklusionerne er at Rådet:

Takker Kommissionen for at have igangsat arbejdet med Wider Europe på transportområdet, og man noterer sig, at arbejdet er mundet ud i fem transnationale akser og man hilser en udvidelse mod Kina, Indien, Centralasien, Mellemøsten og Afrika samt Det Nære Mellemøsten velkommen.

Anerkender de eksisterende faciliteter til finansiering og understreger betydningen af, at der sker koordinering mellem forskellige finansielle ressourcer.

Støtter Kommissionen i en flerfaset tilgang.

Anmoder Kommissionen om – på basis af eksisterende organisatoriske strukturer, de sonderende drøftelser og arbejde, der udføres i internationale fora – at komme med forslag til praktisk implementering af akse-tilgangen og styrke den organisatoriske struktur og samarbejdsrammerne vedrørende akserne.

Beder Kommissionen om at tage hensyn til trafikudviklingen vedrørende de fem transnationale akser og evaluere potentielle ekstra forbindelser til akserne under hensyntagen til situationen i alle EU-medlemslande.

Anmoder Kommissionen om i næste fase at se på udbygning af de større TEN-T-linjer i relation til Afrika.

Danmark er enig i konklusionsudkastet.

8. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er tidligere nævnt i Europaudvalget den 16. marts 2007 under punktet ”siden sidst”.

Dagsordenspunkt 14 Indlandstransport af farligt gods

Kommissionens forslag til Europaparlamentets og Rådets direktiv om indlandstransport af farligt gods. KOM(2006) 0852.

Forslaget er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé



Kommissionens forslag har det sigte at indføre en fælles ordning, der omfatter alle aspekter af indlandstransport af farligt gods, hvilket vil sige både på området for vej- og jernbanetransport samt ved transport ad indre vandveje. Det foreslåede nye direktiv ajourfører således de nuværende direktiver og kommissionsbeslutninger, samler dem i en enkelt retsakt og udvider EU-reglernes anvendelsesområde.

Forslaget er vedtaget af Europa-Kommissionen den 22. december 2006 og er fremsat i henhold til Traktaten, særlig artikel 71 (1) (c) dvs. vedtagelse efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251. Forslaget forelå i dansk sprogversion i begyndelse af januar i år.

Baggrunden for forslaget er, at De Forenede Nationer (FN) af hensyn til sikkerheden i forbindelse med transport af farligt gods og for at sikre fri og multimodal udveksling af internationale transporttydelser har udarbejdet og ajourført et sæt anbefalinger vedrørende transport af farligt gods. De internationale konventioner, der omhandler international transport af farligt gods, er baseret på FN's anbefalinger, som er iværksat i den europæiske sektor for indlandstransport ved hjælp af tre instrumenter:

den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR)

reglementet for international befordring af farligt gods med jernbane (RID)

den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad indre vandveje (ADN).

Næsten alle EU-lande har undertegnet ADR og RID, mens ADN er endnu ikke trådt i kraft. Den er ved at blive ratificeret og ventes at træde i kraft senest i 2009.

EU's lovgivning omfatter på nuværende tidspunkt kun landtransport af farligt gods ad vej og med jernbane. For disse transportformer sikrer lovgivningen et højt sikkerhedsniveau, fri udveksling af transporttydelser og fri bevægelighed for transportmidler på EU's område. Der er ikke endnu fastsat europæiske regler for transport af farligt gods ad indre vandveje. Kommissionen har fremsat forslaget med henblik på at rette op på dette og for at undgå, at der udvikles forskellige ordninger inden for de forskellige transportformer.

Kommissionen vurderer, at det i multimodale transporter må anses for uhenigtsmæssigt at opretholde særskilte regelsæt for hver transportform, som brugeren af disse transporter skal følge. Reglerne bør så vidt muligt være identiske, hvilket FN's anbefalinger også sigter mod.

Den nuværende EU-lovgivning om transport af farligt gods er af historiske årsager forholdsvist kompliceret. Retsakter, som kun gælder for én transportform,



indeholder unødvendige uoverensstemmelser. Nogle af bestemmelserne betragtes desuden som forældede.

Side 43/81

Det pointeres i forslaget, at hver gang de internationale konventioner revideres, hvilket sker med to års mellemrum, skal de omfangsrige tekniske bilag oversættes igen, hvilket har vist sig meget vanskeligt for ikke at sige umuligt at gennemføre. Hvis der ikke gøres noget, vil disse problemer vare ved og forværres:

De nuværende indviklede regler vil efter al sandsynlighed blive endnu mere indviklede, efterhånden som de internationale konventioner ændres, forældede regler vil blive opretholdt til forvirring for brugerne, og risikoen for overtrædelser vil øges. EU's regler kan meget vel blive mindre - og ikke mere brugervenlige. I takt med at multimodale løsninger vinder frem, vil der med forskellige regler for forskellige transportformer opstå endnu større praktiske daglige problemer for multimodale transportere, og omkostningerne vil stige unødigt.

Fællesskabets lovgivning på dette område består af fire retsakter:

- 1) Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej
- 2) Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods
- 3) Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996 om udpegelse af og faglige kvalifikationer for sikkerhedsrådgivere for transport med jernbane eller ad vej eller indre vandveje af farligt gods
- 4) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/18/EF af 17. april 2000 om minimumseksamenskravene for sikkerhedsrådgivere i forbindelse med transport af farligt gods med jernbane eller ad vej eller indre vandveje.

I forslaget er bestemmelserne i direktiverne i punkt 3) og 4) blevet indarbejdet i bilag til direktiverne i punkt 1) og 2) og er derfor blevet overflødige. Forslaget integrerer og ajourfører direktiverne i punkt 1) og 2) uden at foretage større ændringer af de nuværende bestemmelser om vej- og jernbanetransport. Til gengæld udvider forslaget fællesskabsrettens anvendelsesområde til også at omfatte transport ad indre vandveje, hvilket er en væsentlig ændring.

Forslaget er knyttet til EU's eksisterende lovgivning om transportsikkerhed, det indre marked og miljøpolitik og medvirker til at realisere målene om en bæredygtig udvikling og Lissabon-strategierne

2. Gældende dansk lovgivning på området

Gældende dansk ret for transport af farligt gods på indre vandveje



Danmark har ingen indre vandveje og skal derfor ikke implementere direktivet på dette område. Forslaget får således ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for så vidt angår den del, der omhandler indre vandveje.

Side 44/81

Gældende dansk ret for vejtransport af farligt gods.

Justitsministeren har medfør af færdselslovens § 82, stk. 5, bemyndigelse til at fastsætte regler om vejtransport af farligt gods, herunder om tvungen ansvarsforsikring til dækning af erstatningsansvar, der opstår i forbindelse med transport af sådant gods.

Bemyndigelsen er udnyttet i bekendtgørelse nr. 729 af 15. august 2001 om vejtransport af farligt gods, som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 437 af 6. juni 2005 (ADR-bekendtgørelsen).

Ifølge ADR-bekendtgørelsens § 4, stk. 1, skal al vejtransport af farligt gods ske i overensstemmelse med forskrifterne i bekendtgørelsen og dennes bilag samt ADR-konventionen med de særlige aftaler, som Danmark måtte have indgået i henhold hertil. Denne bestemmelse indebærer, at såvel nationale som internationale transporter af farligt gods skal ske i overensstemmelse med reglerne i ADR-konventionen, der regulerer international vejtransport af farligt gods. Dermed implementerer bestemmelsen Rådets direktiv 94/55/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej med senere ændringer, som fastslår, at bestemmelserne i ADR-konventionen skal gælde for alle transporter inden for EU, herunder nationale transporter.

ADR-konventionen indeholder blandt andet specifikke regler om uddannelse af personale involveret i transport af farligt gods (kapitel 1.3), parternes sikkerhedsforpligtelser (kapitel 1.4), generelle bestemmelser for radioaktive stoffer (kapitel 1.7), kontroller og andre støttetiltag, der skal sikre, at sikkerhedsforskrifterne bliver efterlevet (kapitel 1.8), transportrestriktioner pålagt af de kompetente myndigheder (kapitel 1.9), sikringsbestemmelser (kapitel 1.10), generelle og specifikke bestemmelser for de enkelte klasser (kapitel 2.1 og 2.3), bestemmelser om emballering for anvendelse af tanke (kapitel 4), bestemmelser for forsendelse (kapitel 5), herunder mærkning og dokumentation, bestemmelser for konstruktion og prøvning af emballager (kapitel 6), bestemmelser om betingelser for transport, af- og pålæsning og håndtering (kapitel 7), bestemmelser for køretøjers mandskab og udstyr, transportens gennemførelse samt dokumentation (kapitel 8), herunder bestemmelser om opsyn med køretøjer samt bestemmelser for konstruktion og godkendelse af køretøjer.

ADR-bekendtgørelsen indeholder herudover på enkelte områder, hvor der i medfør af kapitel II i direktiv 94/55/EF er mulighed for at fastsætte nationale særregler, særlige bestemmelser vedrørende nationale vejtransporter, jf. ek-



sempelvis bekendtgørelsens §§ 5-13, hvoraf bl.a. fremgår, at bestemmelserne i ADR-konventionen ikke finder anvendelse for danske væbnede styrkers vejtransport af eksplosive stoffer eller for privates vejtransport af mindre mængder farligt gods som f.eks. fyrværkeri eller fyringsolie, når dette er beregnet til privat brug.

I øvrigt fastslår ADR-bekendtgørelsen, at enhver, som er involveret i vejtransport af farligt gods efter bestemmelserne i bekendtgørelsen, skal udvise forsigtighed og agtpågivenhed, så skade på liv, helbred, miljø eller materielle værdier forebygges, jf. § 3, stk. 1.

Politiet kan i medfør af ADR-bekendtgørelsens § 34 standse et køretøj, hvorved der udføres vejtransport af farligt gods og undersøge eller lade det undersøge med henblik på at kontrollere, at transporten opfylder reglerne i bekendtgørelsen, herunder om forskrifterne om uddannelse af chauffører samt om mærkning, emballering, sammenpakning, sammenlæsning, sikkerhedsudstyr og angivelser i transportdokumentet er opfyldt.

Kontrollen foretages med udgangspunkt i den tjekliste, der er optrykt i bilag 4 til bekendtgørelsen, jf. § 34, stk. 2.

Overtrædelser af ADR-bekendtgørelsen straffes i medfør af § 35 med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Lovgivningsmæssige konsekvenser for vejtransport af farligt gods.

De foreslåede regler vurderes ikke at få lovgivningsmæssige konsekvenser på området for vejtransport af farligt gods, idet ændringerne vil kunne gennemføres inden for rammerne af bemyndigelsen i færdselslovens § 82, stk. 5.

Gældende dansk ret for transport af farligt gods med jernbane.

- Konventionen om international jernbanebefordring COTIF-99 konventionen har et bilag C, som indeholder regler for international transport af farligt gods ad jernbane: Reglementet for international befordring af farligt gods med jernbane (RID).
- Rådets direktiv 96/49/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad jernbane med senere ændringer.
- Bekendtgørelse af lov om jernbane (LBK nr. 1171 af 02/12/2004).
- Bekendtgørelse om farligt gods, kontrolafgifter og tilladelse til jernbaneverksamhed m.v. (BEK nr. 973 af 20/09/2006).
- BJ 5-070.001 Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund (BEK nr. 9484 af 15/02/2005).
- BJ 6-020.001 Bestemmelser om sikring af højrisikogods (RID kapitel 1.10) (BEK nr. 9485 af 28/06/2005).



Reglerne om jernbanetransport af farligt gods reguleres i den internationale COTIF-99 konvention, som blandt andet omfatter regler for international transport af farligt gods ad jernbane (RID).

Rådets direktiv 96/49/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad jernbane bestemmer, at bestemmelserne i RID også skal finde anvendelse ved national jernbanetransport af farligt gods.

Lovgivningsmæssige konsekvenser for transport af farligt gods med jernbane.

De særlige bestemmelser for tunneler, som har samme kendetegn som tunnelen under Kanalen i direktiv 96/49/EF stk. 2 b) bliver ikke overført til det nye rammedirektiv. Det skyldes, at RID kapitel 1.9 nu indeholder en tilsvarende undtagelsesmulighed for broer og tunneler og at der dermed undgås, at undtagelserne både skal notificeres til EU og til OTIF. Ændringerne vil først få lovgivningsmæssige konsekvenser, hvis der opstår et behov for at ændre bestemmelserne i BJ 5-070.001 Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund.

Gældende dansk ret om sikkerhedsrådgivere.

EU-direktiverne 96/35/EF og 2001/18/EF for sikkerhedsrådgivere, som både omhandler vej og jernbane, er implementeret i dansk lovgivning ved bekendtgørelse nr. 665 af 18. august 1999 om sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods, som ændret ved bekendtgørelse nr. 1168 af 29. december 1999.

Rådets direktiv 96/49/EF vil bortfalde i forbindelse med det nye rammedirektiv.

Lovgivningsmæssige konsekvenser for sikkerhedsrådgivere

EU direktiverne 96/35/EF og 2001/18/EF om sikkerhedsrådgivere ophæves, fordi direktivernes bestemmelser nu er indarbejdet i RID og i den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR). Den danske bekendtgørelse om sikkerhedsrådgivere skal derfor i fremtiden følge udviklingen i bestemmelserne i kapitel 1.8.3 i RID og ADR.

3. Høring

Kommissionens forslag er sendt i høring hos: Forbrugerrådet, 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, Dansk Erhverv, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri, Rederiforeningen, Danske Havne, FDM, Bilimportørerne, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Fagforbundet 3 F, Sund & Bælt, Arbejdstilsynet, Benzin-



og Oliebranchens Arbejdsgiverforening, Billund Lufthavn, Dangerous Goods Management, Danmarks Jægerforbund, Dansk Sportsdykker Forbund, Dansk Sprængteknisk Forening, Dansk Standard, Danmarks Transportforskning, FDKI Sikkerhedskort, FORCE Dantest CERT, Foreningen af Fyrværkerifabrikanter- og grossister i Danmark, Foreningen for Danmarks Lak- og Farveindustri, Foreningen af Kommunale Beredskabschefer, Foreningen af miljøarbejdere i kommunerne, Kommunekemi A/S, Københavns Lufthavn, Procesindustriens Brancheforening, Producenter af komprimerede Gasser, Rigspolitiet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Statens Institut for Strålehygiejne, Teknologisk Institut, Transporterhvervets Uddannelsesråd, Aalborg Lufthavn samt Århus Lufthavn.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Transport og Logistik støtter i langt overvejende grad den tredje model, der medfører, at de eksisterende direktiver slås sammen, og at anvendelsesområdet udvides til også at omfatte transport ad mindre vandveje. Model tre forventes at kunne forkorte lovtæksten på området med op mod 2000 sider. DTL lægger, af hensyn til overskueligheden i det omfattende regelsæt, vægt på, at forældede bestemmelser ophæves.

Dansk Erhverv kan generelt støtte forslag, der forenkler eksisterende lovgivning og dermed effektiviserer dagligdagen for de involverede brugere af lovgivningen. Kommissionens forslag 3 er det mest ambitiøse af de foreslåede handlemåder, og Dansk Erhverv kan støtte denne fremgangsmåde, idet den klart indebærer de største forenklinger og administrative fordele for erhvervslivet.

Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS) ser positivt på direktivforslagets formål om harmonisering og forenkling af EU-lovgivningen for transport af farligt gods såvel mellem medlemslandene som indenlands. Det bør dog sikres, at de nationale oversættelser af de pågældende regelsæt foreligger senest på tidspunktet for ikrafttræden af de nationale gennemførelsesforanstaltninger.

HTS finder det vigtigt, at det danske synspunkt om bevarelse af muligheden for nationale undtagelser til vurdering af teknologiske udviklingsmuligheder ikke udstrækkes til også at omfatte særregler i selve transportreglerne. Sådanne særregler vil kunne hindre gennemskueligheden og dermed øge risikoen for chauffører, miljø mv. ved transport af farligt gods.

Rederiforeningen bemærker, at Danmark sammen med de øvrige lande i Østersøregionen i mange år har haft fokus netop på problematikken vedrørende indlandstransport af farligt gods. I forbindelse med transport af farligt gods under forskellige transportformer, har man i Østersøregionen lavet "Østersø Memorandum of Understanding", som netop forsøger at lette den administrative byrde for transportører, der udfører multimodal transport i form af bl.a. muligheden for at transportere farligt gods, som enten opfylder bestemmelserne i RID/ADR eller IMDG koden (jernbane/vej eller søtransport), når nogle særlige forhold er opfyldt.



Rederiforeningen bemærker desuden en uheldig formulering i artikel 1 – anvendelsesområde, henholdsvis punkt a, b og c. Man benytter ordet ”udføres”. De mener at dette, afhængig af personen der læser det, kan misforstås, idet det modsatte ord af udføres fejlagtigt kunne tolkes som værende ”indføres”. I sådanne tilfælde ville eksempelvis toldmyndigheder, som netop benytter disse begreber ofte, kunne misforstå denne tekst og tro, at det alene var et spørgsmål om, der var tale om import eller eksport. Det er klart for dem, at når der i denne tekst benyttes ordet ”udføres”, så menes der med ”udføres”, at man udfører et stykke arbejde. De foreslår, at man i stedet for ”udføres” benytter ordet ”foretages”.

Dansk Industri finder det fornuftigt at indføre en fælles ordning, der omfatter reglerne for transport af farligt gods på vej, jernbane og som noget nyt nu også indre vandveje, idet Kommissionen samtidig benytter lejligheden til at foretage en ganske betydelig regelforenkling på EU plan. DI finder det tilfredsstillende, at forlaget tillige tager højde for de forpligtelser, som er indeholdt i FN’s konventioner om farligt gods.

Fagligt Fælles Forbund finder det positivt, at man vil forenkle den administrative praksis af de forskellige regelsæt.

Dansk Sprængteknisk Forening har vedrørende direktivforslagets artikel 7, stk. 3, anført, at det er i foreningens interesse at sikre, at der vil blive søgt om forlængelse af den danske afvigelse RO-a-DK-2.

4. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark finder det hensigtsmæssigt at harmonisere og forenkle EU-reglerne for indlandstransport af farligt gods, herunder ad indre vandveje. Det gælder ud fra en betragtning om, at en forenkling af reglerne vil gøre dem nemmere at anvende og dermed forbedre sikkerheden og mindske de miljømæssige risici forbundet med transport af farligt gods.

Danmark finder det hensigtsmæssigt, at forslaget lægger op til undtagelsesordninger for medlemsstater uden indre vandveje. Forslaget undtager desuden transport af farligt gods, der udføres med søgående skibe på sejlbare vandveje, der indgår i de indre vandveje. Danmark finder det fornuftigt, da området er tilfredsstillende reguleret andetsteds. Danmark ser i øvrigt gerne, at man fremover i højere grad medtænker søtransporten generelt som en betydningsfuld faktor i forbindelse med transport af farligt gods.

Danmark finder det endvidere positivt, at forslaget fører til en regelforenkling med en mere klar opdeling mellem, hvad der omfattes af EU direktivet og hvad der omfattes af RID/ADR/ADN.

Danmark ønsker dog ikke at begrænse mulighederne for at fastsætte nationale undtagelser til ADR-reglerne, idet Danmark bl.a. finder det hensigtsmæssigt at



bibeholde muligheden for at etablere nationale forsøgsordninger til belysning af behovet for ændringer af regelsættet i lyset af den teknologiske udvikling.

Side 49/81

5. Generelle forventninger til andre landes holdning

Forslaget er blevet behandlet i Rådets transportarbejdsgruppe en række gange. Følgende kan i den forbindelse fremhæves:

På mødet den 6. februar 2007 tilkendegav medlemslandene bred støtte til forslaget. Enkelte lande tog parlamentarisk undersøgelsesforbehold.

På mødet den 20. februar 2007 blev den grundlæggende tilfredshed med forslaget bekræftet. Herefter har arbejdsgruppen gennemarbejdet forslaget.

En række lande ønskede at fastholde, de gældende bestemmelser, hvorefter nationale undtagelser, der er godkendt af Kommissionen automatisk skal kunne udstrækkes til at gælde i andre lande, der ønsker sådanne undtagelser. Kommissionen forklarede, at det vil være juridisk umuligt, og at der vil skulle ansøges herom.

Forslaget blev på ny behandlet i Rådets transportarbejdsgruppe den 4. maj 2007. På mødet lykkedes det stort set for alle parter at nå til enighed om udestående spørgsmål.

Videre behandling af forslaget vil finde sted i Coreper hen imod slutningen af maj måned og der er lagt op til at stille imod generel tilgang ved det kommende Rådsmøde den 6.-8. juni 2007. Drøftelser med Europa-Parlamentet tyder på, at der ikke vil opstå problemer under dettes behandling af forslaget.

6. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.

På europæisk plan forventes forslaget at medføre begrænsede positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der vil være tale om en sammenskrivning af flere direktiver med en regelforenkling til følge.

Beskyttelsesniveauet og miljøet forbedres, idet der sikres større gennemsækelighed og dermed en reduktion af risici.

Forslaget forventes ikke at have statsfinansielle og administrative konsekvenser.

7. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens forklarende memorandum, at transport af farligt gods af natur er et internationalt anliggende, idet godstransport i sagens natur oftest er grænseover-



skridende. Målene med forslaget kan ikke opfyldes på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne alene, hvilket belyses af det følgende:

Side 50/81

- EU har allerede truffet foranstaltninger, som gælder for vej- og jernbanetransport af farligt gods.
- Som anført findes der inden for transport af farligt gods ad indre vandveje p.t. to systemer bestående af regionale regler (ADN-R og ADN-D), der regulerer transporten på Rhinen og på Donau, og et tredje system (FN's ADN-konvention) ventes at træde i kraft inden længe. Der findes desuden en række forskellige regler for indenlandsk transport i Rhin- og Donaulandene og i andre lande. De enkelte medlemsstater vil ikke kunne opnå den samme grad af harmonisering og overholdelse af reglerne for transport ad indre vandveje på EU's område, som det er tilfældet for vej- og jernbanetransport.

En indsats på fællesskabsplan vil således ifølge Kommissionen af nedenstående grund være et mere effektivt redskab til at nå målene med forslaget. Målet om at fastsætte ensartede EU-regler for alle transporter af farligt gods, uanset om de er internationale eller nationale, og uanset hvilken form for indlandstransport der er tale om, kan ikke nås uden Fællesskabets medvirken.

Kommissionen fremhæver, at følgende kvantitative indikatorer viser, at målene med forslaget bedre kan opfyldes på fællesskabsplan:

- den multimodale transport vil øges
- transporterne vil blive lettere at gennemføre for transportvirksomhederne, og de vil koste mindre
- risikoen for ulykker, der involverer transportvirksomhedernes ansatte, borgerne og miljøet, vil blive mindre
- transportlovgivningen vil blive forenklet, og de nationale myndigheder vil få lettere ved at håndhæve den
- Fællesskabets lovgivning på området vil blive forenklet.

ADR og RID er blevet styrket og mere udbredt efter integreringen i Fællesskabets lovgivning om vej- og jernbanetransport. EU's indgriben var derfor berettiget. Med hensyn til udvidelsen af anvendelsesområdet til også at omfatte den tredje form for indlandstransport, nemlig transport ad indre vandveje, er EU's indgriben også berettiget. Samlet set vurderes, at ovenstående kun kan løses gennem fælles regler, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at transport af gods, herunder transport af farligt gods langt overvejende er international i sin natur. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel. Videre er regeringen enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver handling på EU-niveau. Regeringen finder, at forslaget om en sammenskrivning af de eksisterende direktiver og en



udvidelse af reglerne til også at gælde transport af farligt gods på fællesskabets indre vandveje er en naturlig ajourføring af de fælles EU-regler. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Side 51/81

8. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har tidligere været nævnt i Europaudvalget den 16. marts 2007 under punktet "siden sidst".

Dagsordenpunkt 15 Interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem

Kommissionens forslag til Europaparlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem KOM(2006)783 endelig

Grundnotatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

Kommissionens forslag, hvis retsgrundlag er artikel 71 indgår i et bredere initiativ, hvis formål er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, dvs. interoperabilitetsdirektiverne, jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget af Europa-Kommissionen den 13. december 2006 og er fremsat i henhold til Traktaten, særligt artikel 71, dvs. vedtagelse efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Direktiv 96/48/EF og 2001/16 om henholdsvis interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog blev grundlæggende revideret i 2004. Kommissionen finder nu, at det af et klarhedshensyn vil være ønskeligt at omarbejde direktiverne.

Forslaget går ud på at kodificere, omarbejde og integrere direktiverne om interoperabilitet

Forslaget indgår i et bredere initiativ, hvis formål bl.a. er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, hvilket er direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet (96/48/EF, 2001/16/EF og 2004/50/EF), forordning EF nr. 881/2004 om Det Europæiske Jernbaneagentur ("agenturet") og jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF).



Kommissionen finder, at sondringen mellem et system for højhastighedstog og et system for konventionelle tog ikke berettiger til, at der er to særskilte direktiver. Arbejdet med at udvikle Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er) har vist, at en enkelt TSI for visse delsystemer god kan fungere for begge systemer. Kommissionen finder derfor, at det er ønskeligt at samle de to direktiver om interoperabilitet i en særskilt retsakt.

Ændringen i det foreliggende vedrører proceduren for ibrugtagning af rullende materiel. Der sigtes på, at få fastlagt en godkendelsesprocedure for ibrugtagning af nyt materiel, jf. artikel 14 i interoperabilitetsdirektiverne og eksisterende materiel jf. artikel 14 i direktivet om jernbanesikkerhed. Forslaget går endvidere ud på en ændring af det kodificerede direktiv om interoperabilitet, således at proceduren for ibrugtagning af rullende materiel forenkles og bliver klarere.

I forbindelse med sammenskrivningen og ændringen af de to interoperabilitetsdirektiver finder Kommissionen, at det vil være hensigtsmæssigt at foretage en række tydeliggørelser og forbedringer på grundlag af resultaterne af interoperabilitetsudvalgets omfattende fortolkningsarbejde.

Forslaget er et led i en række forslag, der sigter mod at løse det problem, at rullende materiel, der er godkendt til ibrugtagning i én medlemsstat ikke automatisk accepteres i en anden medlemsstat.

Kommissionen finder, at forslaget medfører forenklinger af de administrative procedurer for både organisationer og personer.

2. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser

Bekendtgørelse nr. 347 af 20. april 2006 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanenet.

Der vil være brug for national følgelovgivning.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos: Arriva, Vestsjællands Lokalbanel A/S, Nordjyske Jernbaner A/S, Lemvigbanen, Lollandsbanen A/S, Hads- Ning Herreders Jernbane A/S, Hovedstadens Lokalbanel A/S, Øresundsbro Konsortiet, DSB, DSB S-tog A/S, Dansk Jernbaneforbund, HK Trafik & Jernbane, Dansk Jernbane ApS, Handel, Transport & Service (HTS), Railion Danmark A/S, Statsansattes Kartel (STK), Erhvervsorganisationen HTS-i, Lokalbanel A/S, Danske Regioner, Ørestadsselskabet og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Høringsfristen var den 22. januar 2007, dog bad enkelte høringsparter om fristforlængelse.



Af høringssvarende fremgår følgende:

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane fremsætter den idé, at oprette et centralt register indeholdende alle sikkerhedskritiske data vedrørende litra (materieltype), signalanlæg m.v. i forbindelse med typegodkendelser m.v.

Side 53/81

DSB oplyser, at på grund af forslagernes omfang og særlige tekniske karakter kan DSB ikke fremkomme med et høringssvar inden for den fastsatte høringsfrist, men har igangsat en vurdering af de enkelte forslag.

CFL Cargo (tidligere Dansk Jernbane ApS) har principielt ingen bemærkninger til forslagene, men udtaler, at tidshorizonten for gennemførelse og fuld gennemslagskraft synes at have lange udsigter.

DanskErhverv kan generelt støtte de i forslagene angivne ændringer, idet ændringerne efter Dansk Erhvervs opfattelse vil medvirke til at styrke interoperabilitet og sikkerhed på de europæiske jernbaner og dermed fremme jernbanens internationale konkurrenceevne. Dansk Erhverv har i øvrigt ingen særlige bemærkninger til forslagene.

4. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at have begrænsede positive samfundsøkonomiske konsekvenser for branchen, idet branchen får en nemmere adgang til godkendelse af rullende materiel. Der er i øvrigt tale om regelforenkling. Da forslaget ikke indeholder materielle ændringer, forventes forslaget i øvrigt ikke at medføre andre end de nævnte konsekvenser.

5. Nærhedsprincippet

En forenkling af fællesskabsproceduren for certificering af rullende materiel kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fælles regler vil derfor være det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver aktion på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter Kommissionens forslag, idet der er tale om regelforenkling, herunder tydeliggørelse og forbedring af interoperabilitetsdirektiverne.

Kommissionen har på møderne i landtransportgruppen den 20. april og den 8. maj 2007 fremsat forskellige udkast til ændringer til direktiverne. Der er på nuværende tidspunkt ikke noget entydigt billede af medlemsstaternes holdninger til ændringsforslagene. Der er stadig nogle vigtige punkter for Danmark,



der skal afklares, herunder at få fastholdt, at forslaget om automatisk anerkendelse af ibrugtagningstilladelse slettes fra direktivteksten. Dette vil der blive arbejdet for på de kommende møder i landtransportgruppen.

Side 54/81

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På mødet i landtransportgruppen den 23. januar 2007 præsenterede Kommissionen de tre sammenhængende forslag direktiv om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem KOM(2006)783 endelig, direktiv om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet KOM(2006)784 endelig og forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur KOM(2006)785 endelig. Mødet viste, at landene er grundlæggende positive overfor forslagene og muligvis vil der kunne opnås enighed om forslagene inden sommerferien 2007.

Efterfølgende har forslaget været drøftet i landtransportgruppen den 20. april og 8. maj 2007. På mødet den 20. april 2007 fremkom EU-kommissionen med et ændringsforslag, hvor bestemmelsen om den automatiske godkendelse af ibrugtagningstilladelse såfremt myndigheden ikke når at træffe afgørelse indenfor en nærmere fastsat tidsfrist, var flyttet fra jernbanesikkerhedsdirektivet til interoperabilitetsdirektivet. Ændringsforslaget indeholdt en forlængelse af tidsfristen for myndigheden til at træffe en afgørelse. På mødet den 8. maj 2007 fremkom kommissionen med yderligere et ændringsforslag, hvor bestemmelsen om den automatiske godkendelse af ibrugtagningstilladelse var taget ud. Kommissionen foreslog at såfremt en myndighed ikke havde truffet afgørelse om ibrugtagningstilladelse indenfor en nærmere fastsat tidsfrist ville den manglende afgørelse anses for at være et afslag. Dette forslag vil blive drøftet på det næstkommende møde i landtransportgruppen.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Forslaget har tidligere været nævnt i Europaudvalget den 16. marts 2007 under punktet "siden sidst".

Dagsordenpunkt 16 Forslag om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet

Kommissionens forslag til Europaparlamentets og Rådets direktiv om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet KOM(2006)784 endelig

Grundnotatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

Forslaget ventes behandlet på et senere Rådsmøde



Kommissionens forslag, hvis retsgrundlag er artikel 71 indgår i et bredere initiativ, hvis formål er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, dvs. interoperabilitetsdirektiverne, jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget af Europa-Kommissionen den 13. december 2006 og er fremsat i henhold til Traktaten, særligt artikel 71, dvs. vedtagelse efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Som fortsættelse af bestræbelserne på at etablere et indre marked for jernbanetransport har Rådet og Europa-Parlamentet vedtaget direktiv 2004/49/EF, som fastsætter fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden. I direktivets artikel 14 er der fastlagt procedurer for ibrugtagning af rullende jernbanemateriel.

Formålet med det nye direktivforslag er, at forenkle fællesskabsproceduren for certificering af rullende materiel. Direktivforslaget ændrer hovedsagelig i artikel 14 (eksisterende materiel), således at hvis en anden medlemsstat i forvejen har udstedt ibrugtagningstilladelse gælder princippet om gensidig anerkendelse. Der vil således være tale om en obligatorisk gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelse.

Efter dette princip skal rullende materiel som én gang er godkendt til ibrugtagning i en medlemsstat, i givet fald kun certificeres specielt i en anden medlemsstat, for så vidt angår supplerende nationale krav, der f.eks. følger af særlige egenskaber ved det lokale banenet.

Forslaget indgår i et bredere initiativ, hvis formål bl.a. er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, hvilket er direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet (96/48/EF, 2001/16/EF og 2004/50/EF), forordning EF nr. 881/2004 om Det Europæiske Jernbaneagentur ("agenturet") og jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF).

Forslaget indeholder i øvrigt en bestemmelse om automatisk godkendelse efter en vis frist. Bestemmelsen fastlægger, at en ibrugtagningstilladelse fra et andet EU land automatisk bliver gældende, såfremt myndigheden (dvs. i Danmarks tilfælde Trafikstyrelsen) ikke når at træffe en afgørelse inden for en nærmere fastsat tidsfrist (der foreslås bl.a. som udgangspunkt 4 måneder fra den omhandlede tekniske dossier).

Endvidere indeholder forslaget nye regler om ansvar for vedligeholdelse af rullende materiel.

Kommissionen finder, at forslaget medfører forenklinger af de administrative procedurer for både organisationer og personer.



2. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser

Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU, som er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 38 af 23. januar 2006.

Side 56/81

Der vil være brug for national følgelovgivning.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos: Arriva, Vestsjællands Lokalbener A/S, Nordjyske Jernbaner A/S, Lemvigbanen, Lollandsbanen A/S, Hads- Ning Herreders Jernbane A/S, Hovedstadens Lokalbener A/S, Øresundsbro Konsortiet, DSB, DSB S-tog A/S, Dansk Jernbaneforbund, HK Trafik & Jernbane, Dansk Jernbane ApS, Handel, Transport & Service (HTS), Railion Danmark A/S, Statsansattes Kartel (STK), Erhvervsorganisationen HTS-i, Lokalbener A/S, Danske Regioner, Ørestadsselskabet og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Høringsfristen var den 22. januar 2007, dog bad enkelte høringsparter om fristforlængelse.

Af høringssvarende fremgår følgende:

DSB oplyser, at på grund af forslagernes omfang og særlige tekniske karakter kan DSB ikke fremkomme med et høringssvar inden for den fastsatte høringsfrist, men har igangsat en vurdering af de enkelte forslag.

CFL Cargo (tidligere Dansk Jernbane ApS) har principielt ingen bemærkninger til forslagene, men udtaler, at tidshorizonten for gennemførelse og fuld gennemslagskraft synes at have lange udsigter.

DanskErhverv kan generelt støtte de i forslagene angivne ændringer, idet ændringerne efter Dansk Erhvervs opfattelse vil medvirke til at styrke interoperabilitet og sikkerhed på de europæiske jernbaner og dermed fremme jernbanens internationale konkurrenceevne. Dansk Erhverv har i øvrigt ingen særlige bemærkninger til forslagene.

4. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at medføre begrænsede positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet der vil være tale om forenklinger af de administrative procedurer for både organisationer og personer.

Forslaget forventes ikke at indeholde andre konsekvenser end det nævnte.

5. Nærhedsprincippet



En forenkling af fællesskabsproceduren for certificering af rullende materiel kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fælles regler vil derfor være det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver aktion på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter Kommissionens forslag, idet forslaget sigter mod ensartede procedurer og gensidig anerkendelse af medlemslandenes tilladelser til ibrugtagning af rullende materiel og til brug for arbejdet med gennemførelse af interoperabilitet på jernbanemarkedet. Danmark bruger allerede i dag så vidt muligt princippet om anerkendelse af ibrugtagningstilladelser udstedt i andre EU-lande, dvs. at man anerkender den pågældende tilladelse uden at stille yderligere krav om dokumentation etc. (andet end til lokale banespecifikke forhold).

Kommissionen har på møderne i landtransportgruppen den 20. april og den 8. maj 2007 fremsat forskellige udkast til ændringer til direktiverne. Der er på nuværende tidspunkt ikke noget entydigt billede af medlemsstaternes holdninger til ændringsforslagene. Der er stadig nogle vigtige punkter for Danmark, der skal afklares, herunder at få fastholdt, at forslaget om automatisk anerkendelse af ibrugtagningstilladelse slettes fra direktivteksten. Dette vil der blive arbejdet for på de kommende møder i landtransportgruppen.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På mødet i landtransportgruppen den 23. januar 2007 præsenterede Kommissionen de tre sammenhængende forslag direktiv om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem KOM(2006)783 endelig, direktiv om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet KOM(2006)784 endelig og forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur KOM(2006)785 endelig. Mødet viste, at landene er grundlæggende positive overfor forslagene og muligvis vil der kunne opnås enighed om forslagene inden sommerferien 2007.

Efterfølgende har forslaget været drøftet i landtransportgruppen den 20. april og 8. maj 2007. På mødet den 20. april 2007 fremkom EU-kommissionen med et ændringsforslag til ordningen med at en ibrugtagningstilladelse fra et andet EU-land automatisk bliver gældende, såfremt myndigheden ikke når at træffe afgørelse indenfor en nærmere fastsat tidsfrist. Ændringsforslaget indeholdt en forlængelse af tidsfristen for myndigheden til at træffe en afgørelse. Herudover var bestemmelsen flyttet fra jernbanesikkerhedsdirektivet til interoperabilitetsdirektivet. På mødet den 8. maj 2007 fremkom kommissionen med yderligere et ændringsforslag, hvor bestemmelsen om den automatiske godkendelse af ibrugtagningstilladelse var taget ud. Kommissionen foreslog at såfremt en myndighed ikke havde truffet afgørelse om ibrugtagningstilladelse indenfor en



nærmere fastsat tidsfrist ville den manglende afgørelse anses for at være et afslag. Dette forslag vil blive drøftet på det næstkommende møde i landtransportgruppen.

Side 58/81

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Forslaget har tidligere været nævnt i Europaudvalget den 16. marts 2007 under punktet "siden sidst".

Dagsordenpunkt 17 Forslag om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur KOM(2006)785 endelig

Grundnotatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

Forslaget ventes behandlet på et senere Rådsmøde

Kommissionens forslag, hvis retsgrundlag er artikel 71 indgår i et bredere initiativ, hvis formål er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, dvs. interoperabilitetsdirektiverne, jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen. Forslaget skal således ses i en sammenhæng med de medfølgende forslag om at sammenskrive og omarbejde interoperabilitetsdirektiverne og ændre direktivet om jernbanesikkerhed.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget af Europa-Kommissionen den 13. december 2006 og er fremsat i henhold til Traktaten, særligt artikel 71, dvs. vedtagelse efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 er der oprettet et europæisk jernbaneagentur, som skal yde tekniske bidrag til realiseringen af et indre marked for jernbanesektoren i Europa.

Kommissionen vurderer nu, at der er behov for en række ændringer i forordningen, herunder at tilføje yderligere opgaver til agenturet. Det vil således være nødvendigt at ajourføre forordningen for at definere agenturets nye opgaver.

Forslaget indgår i et bredere initiativ, hvis formål bl.a. er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, hvilket er direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet (96/48/EF, 2001/16/EF og 2004/50/EF), forordning EF nr.



881/2004 om Det Europæiske Jernbaneagentur ("agenturet") og jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF).

Side 59/81

Procedurerne for ibrugtagning af rullende materiel reguleres af artikel 14 i både interoperabilitetsdirektiverne og jernbanesikkerhedsdirektivet. Underretningen til Kommissionen om nationale forskrifter reguleres i artikel 16 i interoperabiliteterne og artikel 8 i jernbanesikkerhedsdirektivet. Agenturet reguleres af bestemmelserne i agenturforordningen, som her foreslås ændret.

Der er stillet forslag om at tildele agenturet yderligere opgaver i forbindelse med gensidig anerkendelse af lokomotiver:

- Udarbejde et referencedokument med en beskrivelse af alle medlemsstaternes forskrifter for ibrugtagning af rullende materiel.
- Organisere de nationale sikkerhedsmyndigheders arbejde for gradvist at reducere antallet af nationale forskrifter og finde frem til dem, der svarer til hinanden.
- Udarbejde tekniske udtalelser på foranledning af de nationale sikkerhedsmyndigheder eller Kommissionen.

Der ud over foreslås det, at agenturet får nye opgaver vedrørende certificering af lokomotivførere, ERTMS (signalsystemer), punktuelle opgaver for Kommissionen, mm.

Den foreslåede ændring går bl.a. ud på at indføre en procedure i to trin på fællesskabsplan:

- Agenturet anmodes om at registrere alle gældende nationale procedurer og tekniske forskrifter og om at opstille og ajourføre en liste over de krav, der kun må kontrolleres én gang i forbindelse med udstedelse af ibrugtagningstilladelse til rullende materiel.
- Gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelser, som en medlemsstat har udstedt, gøres obligatorisk.

Det foreliggende initiativ sigter mod at løse det problem, at rullende materiel, der er godkendt til ibrugtagning i én medlemsstat, ikke automatisk accepteres i en anden. Problemet går således på tværs af medlemsstaterne.

2. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser

Forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur.

Da der er tale om en forordning, vil reglerne umiddelbart være gældende i Danmark. Der er således ikke brug for national gennemførelseslovgivning.



3. Høring

Side 60/81

Forslaget er sendt i høring hos: Arriva, Vestsjællands Lokalbanel A/S, Nordjyske Jernbaner A/S, Lemvigbanen, Lollandsbanen A/S, Hads- Ning Herreders Jernbane A/S, Hovedstadens Lokalbanel A/S, Øresundsbro Konsortiet, DSB, DSB S-tog A/S, Dansk Jernbaneforbund, HK Trafik & Jernbane, Dansk Jernbane ApS, Handel, Transport & Service (HTS), Railion Danmark A/S, Statsansattes Kartel (STK), Erhvervsorganisationen HTS-i, Lokalbanel A/S, Danske Regioner, Ørestadsselskabet og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Høringsfristen var den 22. januar 2007, dog bad enkelte høringsparter om fristforlængelse.

Af høringssvarende fremgår følgende:

DSB oplyser, at på grund af forslagernes omfang og særlige tekniske karakter kan DSB ikke fremkomme med et høringssvar inden for den fastsatte høringsfrist, men har igangsat en vurdering af de enkelte forslag.

CFL Cargo (tidligere Dansk Jernbane ApS) har principielt ingen bemærkninger til forslagene, men udtaler, at tidshorizonten for gennemførelse og fuld gennemslagskraft synes at have lange udsigter.

DanskErhverv kan generelt støtte de i forslagene angivne ændringer, idet ændringerne efter Dansk Erhvervs opfattelse vil medvirke til at styrke interoperabilitet og sikkerhed på de europæiske jernbaner og dermed fremme jernbanens internationale konkurrenceevne. Dansk Erhverv har i øvrigt ingen særlige bemærkninger til forslagene.

4. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Agenturets udvidede opgaveportefølje i forbindelse med arbejdet omkring gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelse, kan medføre begrænsede øgede opgaver for medlemsstaternes administrationer og dermed også begrænsede negative økonomiske konsekvenser for staten. Det forventes desuden, at der i overgangsperioden indtil ordningen er etableret og indkørt vil være brug for yderligere ressourcer. Da omfanget af de nye opgaver ikke kendes for øjeblikket vil det være vanskeligt at fastsætte et præcist antal årsværk eller antal kroner. Der vil dog være tale om mindst et årsværk i overgangsperioden og noget mindre når ordningen er etableret. Udgifterne afholdes indenfor den eksisterende økonomiske ramme.

Forslaget vil på sigt medføre lettelser for branchen og personer ved at der fastsættes ensartede procedurer for anerkendelse af andre landes ibrugtagningstilladelse.



Budgetvirkningerne for agenturet ligger under 2.2 mio. EUR de første fem år og falder derefter til under 0,5 mio. EUR.

Side 61/81

Forslaget forventes ikke at medføre andre end de nævnte konsekvenser.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at da ingen medlemsstat alene kan beslutte, at de ibrugtagningstilladelser, som medlemsstaten udsteder, har gyldighed på andre medlemsstaters område, vurderer Kommissionen, at der må tages initiativ på fællesskabsplan til at harmonisere de nationale procedurer, herunder gensidig anerkendelse. Kommissionen finder, at denne udvidelse indebærer, at der må foretages ændringer i forordningen om jernbaneagenturet, jernbanesikkerhedsdirektivet og i interoperabilitetsdirektiverne. Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering og finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter Kommissionens forslag, idet der er tale om regelforenkling af interoperabilitetsdirektiverne samt gensidig anerkendelse af medlemsstaternes tilladelser til ibrugtagning af rullende materiel, som vil medvirke til at forbedre arbejdet med at indføre interoperabilitet på det europæiske jernbanemarked.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På mødet i landtransportgruppen den 23. januar 2007 præsenterede Kommissionen de tre sammenhængende forslag direktiv om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem KOM(2006)783 endelig, direktiv om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet KOM(2006)784 endelig og forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur KOM(2006)785 endelig. Mødet viste, at landene er grundlæggende positive overfor forslagene og muligvis vil der kunne opnås enighed om forslagene inden sommerferien 2007.

Forslaget har ikke været drøftet på de efterfølgende møder i landtransportgruppen den 20. april og den 8. maj 2007.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Forslaget har tidligere været nævnt i Europaudvalget den 16. marts 2007 under punktet "siden sidst".



Dagsordenspunkt 18 Fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA), KOM (2005) 579

Side 62/81

Revideret notat

Resumé:

Med henblik på at fastsætte et effektivt og ensartet sikkerhedsniveau for luftfarten har Kommissionen foreslået, at den gældende forordning 1592/2002, der omhandler fælles krav til luftfartøjers certificering og fortsatte luftdygtighed, udvides til også at omfatte operation af luftfartøjer, certificering af flyvebesætningsmedlemmer samt tredjelandes luftfartøjer.

1. Formål og indhold

Forslaget er vedtaget af Kommissionen den 16. november 2005 og er fremsendt til Rådssekretariatet den 21. november 2005 i engelsk sprogversion og den 24. november 2005 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 80, stk. 2 og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet (artikel 251).

Den gældende forordning 1592/2002 (EASA-forordningen) omhandler oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA) - samt fælles sikkerhedsregler inden for den civile luftfart. De fælles regler i EASA-forordning vedrører luftfartøjer og organisationer, der designer, fremstiller eller vedligeholder luftfartøjer og luftfartøjsmateriel.

I EASA-forordningens præambel er det under betragtning (2) anført, at der inden 1 år efter forordningens ikrafttræden bør udarbejdes passende væsentlige krav vedrørende luftfartøjsoperationer, certificering af flyvebesætninger og anvendelse af forordningen på tredjelandes luftfartøjer og senere andre områder inden for civil luftfartssikkerhed.

I artikel 7 i EASA-forordningen pålægges Kommissionen snarest muligt at forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag vedrørende drift af luftfartøjer og certificering af flyvebesætninger. Dette formål opfyldes med det foreliggende forslag, der udvider forordningens område til også at omfatte fælles regler for operation af luftfartøjer, certificering af flyvebesætningsmedlemmer og tredjelandes luftfartøjer.

Med forslaget til en forordning om ændring af EASA-forordningen foreslås EASA's kompetencer udvidet til også at dække regeludstedelse og certificering med hensyn til operation af luftfartøjer, certificering af flyvebesætningsmedlemmer og tredjelandes luftfartøjer.

Kommissionen fremhæver, at en udvidelse af EASA's kompetencer på disse områder er et vigtigt initiativ til forbedring af flyvesikkerheden. De internatio-



nale standarder på de ovennævnte områder er ikke juridisk bindende og der er stor forskel på, hvorledes de implementeres i forskellige medlemslande. Fælles bindende europæiske regler vil være en fordel for flyvesikkerheden, men også for konkurrencen på det indre marked. Kommissionen understreger også, at med fælles regler kan man undgå ressourcekrævende dobbelt-arbejde med regeludstedelse i medlemslandene.

Forslaget indeholder de generelle og væsentlige krav på de nye områder. For personcertifikater er det f. eks. regler om, hvilke fag og praktiske øvelser, uddannelsen skal indeholde. For operation af luftfartøjer, er det f. eks. regler om forberedelse af flyvning, luftfartøjschefens myndighed og ansvar, nødudstyr mv. De mere detaljerede regler på disse områder vil skulle udstedes som Kommissionsforordninger efter forskriftprocedure.

Forslaget indeholder endvidere nogle nye begreber, som ikke eksisterer i de standarder, der er vedtaget af den internationale luftfartsorganisation, ICAO. I ICAO-standarderne skelnes som overvejende hovedregel mellem privat og erhvervsmæssig flyvning. I forslaget indføres en særlig form for privatflyvning, "fritidsflyvning", samt begrebet "kompleks og ikke-kompleks luftfartøj" med henblik på, at kravene til certificering og operationer i de detaljerede regler, der skal vedtages af Kommissionen, kan være lempeligere for fritidsflyvning og i øvrigt variere efter luftfartøjets art og størrelse.

Det foreslås, at særlige bedømmelsesorganer, f. eks. flyveklubber, der kan godkendes af agenturet, skal have beføjelse til at udstede certifikater til fritidsflyvning efter mindre restriktive regler end i dag. Forslaget indeholder bl. a. mulighed for, at den helbredsmæssige godkendelse af piloter kan ske hos en praktiserende læge, mens de gældende ICAO-standarder stiller krav om godkendelse af læger med særlig flyvemedicinsk uddannelse. Disse lempelser skal efter forslaget gælde for piloter, der udfører flyvning med luftfartøjer indtil 5.700 kg og med op til 9 passagerer.

Forslaget indeholder en definition på erhvervsmæssig lufttransport, der udvider området for privatflyvning mod betaling i forhold til de gældende regler i forordning 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber

Forslaget indebærer krav om, at kabinebesætninger skal gennemgå en uddannelse, opfylde helbredskrav og have udstedt attest, men ikke et egentligt certifikat.

Herudover indeholder forslaget ændringer vedrørende de styrende organer for det europæiske luftfartssikkerhedsagentur. Ændringerne består i, at agenturets bestyrelse udvides til også at omfatte interesseorganisationer med observatørstatus, at bestyrelsesmedlemmerne ikke længere udpeges af medlemslandene, men af Rådet, og at der ændres på stemmefordelingen. Endelig foreslås det, at der oprettes en eksekutivkomite, der skal udarbejde de strategiske retningslinier for agenturets arbejde, samt overvåge, at bestyrelsens beslutninger, herunder budgettet, føres ud i livet. Den ændrede stemmefordeling indebærer, at



Kommissionen fremover skal have tilsvarende antal stemmer som samtlige medlemsstater tilsammen.

Side 64/81

I tilknytning til forslaget har Kommissionen fremlagt en meddelelse KOM (2005) 578, der omhandler udvidelse af EASA's kompetencer frem mod 2010. Det fremgår af meddelelsen, at Kommissionen inden udgangen af 2006 vil komme med et forslag om en udvidelse af de fælles sikkerhedsregler inden for den civile luftfart til også at gælde lufttrafikstyringssystemer og lufthavne.

2. Gældende dansk lovgivning på området

De områder, der omfattes af forslaget er reguleret i en række Bestemmelser for Civil Luftfart. De danske regler bygger på internationale standarder, og det forventes ikke at forslaget til forordning medfører væsentlige ændringer i forhold til de gældende regler.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos: AOPA Danmark, Dansam, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Københavns Lufthavne A/S, Autoriserede Danske Flyværksteder, Danske Pilotorganisationers Samråd, Flyvebranchens Personaleunion, SAS, Billund Lufthavn, Dansk Industri, Kongelig Dansk Aeroklub, Naviair, Forsvarskommandoen, Flyvertaktisk Kommando, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane og Justitsministeriet

Af høringssvarene fremgår følgende:

AOPA Danmark oplyser, at deres høringssvar er koordineret med den internationale organisation AOPA, hvorfor synspunkterne vedrørende privatflyvning er repræsentative for hele Europa.

AOPA hilser generelt forslaget om fælles bindende regler for både erhvervsflyvningen og privatflyvningen velkomment og ser udvidelsen af forordningen til at omfatte fælles regler for operation af luftfartøjer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer som en naturlig udvikling. Man finder imidlertid, at forslaget trænger til justeringer for at tilpasses de forskellige former for privatflyvning.

AOPA mener, at forslaget i sin nuværende form vil få stor negativ betydning for firmaflyvningen på grund af den foreslåede definition på et såkaldt "komplekst luftfartøj" og de deraf følgende organisatoriske krav til operatøren. Man foreslår, at de organisatoriske krav knyttes til kompleksiteten af operationerne i stedet for luftfartøjets kompleksitet på linie med, hvad den europæiske luftfartssammenslutning Joint Aviation Authorities (JAA) har foreslået. Samtidig foreslår man en alternativ og mere begrænsende definition på fritidsflyvning, som ikke er direkte knyttet til begrebet "komplekst luftfartøj", men mere er i overensstemmelse med hvad der med rimelighed kan opfattes som fritidsflyvning.



Hvis begreberne kompleks og ikke-kompleks luftfartøj bibeholdes foreslår man en ændret definition, der ikke er afhængig af motorens art, men afhængig af luftfartøjets mulige operationshastighed og –højde.

Side 65/81

Endelig udtrykker AOPA tilfredshed med initiativet til at inddrage interesseorganisationerne i bestyrelsen for det europæiske luftfartssikkerhedsagentur.

Dansk Svæveflyver Union henviser til, at Unionen i mange år på nationalt plan har arbejdet for en modernisering og liberalisering af det regelsæt, som er grundlaget for svæveflyvning. På mange områder er det i samarbejde med Statens Luftfartsvæsen lykkedes at finde løsninger, der efterfølgende har vist sig at opfylde målene. På andre områder har Statens Luftfartsvæsen dog ikke kunnet udvise samme fleksibilitet, angiveligt på grund af internationale regler og forpligtelser.

Det er Unionens opfattelse, at det foreliggende forslag vil være medvirkende til at eliminere disse internationale begrænsninger og dermed åbne mulighed for den liberalisering, som Unionen har efterlyst. Unionen har med tilfredshed noteret sig, at forslaget i alt væsentligt er imødekomme over for lempelser for den rekreative luftfart i Europa. På den baggrund anbefaler Unionen, at Danmark yder al mulig støtte til forslaget.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning betragter det som en fordel, at reglerne for operation af luftfartøjer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer nu harmoniseres i en forordning, der umuliggør nationale afvigelse fra de standarder, der er udarbejdet af JAA, f. eks. vedrørende aldersgrænser for piloter. Sammenslutningen forudsætter herved, at der ved overgangen til fællesskabsretlige regler ikke foretages væsentlige ændringer i forhold til de JAA-standarder, der er gennemført i Danmark for den erhvervmæssige luftfart og uddannelse af erhvervspiloter, da branchen har indarbejdet og følger disse standarder. Hvis der sker ændringer i forhold til de gældende regler, bør ikrafttrædelsen af reglerne ske med rimeligt varsel, så den nødvendige forberedelse kan gennemføres af luftfartsbranchen.

På baggrund af Sammenslutningens erfaringer med det europæiske luftfartssikkerhedsagentsurs hidtidige virke udtrykker man bekymring for, at luftfartsbranchen vil blive udsat for administrative og økonomiske vanskeligheder, hvis agenturet overtager nye ansvarsområder, før agenturet har vist sig at være i stand til løse sine nuværende opgaver på tilfredsstillende vis.

Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) er overordnet enige i forslaget, som de dog ikke har haft mulighed for at vurdere i alle detaljer. KDA anfører, at selvadministration i stigende grad er ønskeligt og det ser man muligheder for i det foreliggende forslag. KDA konstaterer, at forslaget vil reducere de internationale begrænsninger og åbne mulighed for liberalisering. Man anser det for positivt, at forslaget indebærer mulighed for lempelser for den rekreative flyvning i Europa og anbefaler, at Danmark støtter forslaget.



4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og andre konsekvenser

Side 66/81

Forslaget skønnes ikke at have sådanne konsekvenser. For så vidt angår de statsfinansielle konsekvenser bemærkes, at forslaget ikke indebærer ændringer i den gældende ordning, hvorefter brugerne betaler for certificerings- og andre tilsynsopgaver.

Forslaget kan på sigt indebære, at Kommissionen gennemfører implementeringsregler, der overfører tilsynsopgaver fra Statens Luftfartsvæsen til EASA. Der vil dog stadig være tale om gebyrfinansierede opgaver.

5. Nærhedsprincippet

I sit forklarende memorandum nævner Kommissionen, at luftfartsmyndighederne i de europæiske lande i mange år har samarbejdet inden for den europæiske luftfartsorganisation Joint Aviation Authorities (JAA) om at udvikle fælles sikkerhedsstandarder, som efter deres natur ikke bør være rent nationale. Da gennemførelsen af disse standarder er op til de enkelte lande, er der enighed blandt medlemsstaterne om, at et højt ensartet sikkerhedsniveau kun kan opnås gennem fællesskabsregler.

Der er siden 1991 udarbejdet fællesskabsregler på en del områder inden for luftfarten og det har herunder været forudsat, at der med tiden skulle udarbejdes fælles regler på alle væsentlige områder. Kommissionen henviser i den forbindelse til, at det ved vedtagelsen af EASA-forordningen er anerkendt, at et højt ensartet sikkerhedsniveau ikke kan opnås, medmindre forordningens anvendelsesområde bliver udvidet til at omfatte operation af luftfartøjer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer, ligesom reglerne også bør omfatte tredjelandes luftfartøjer.

Kommissionen finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da det ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå ensartede regler på de nævnte områder.

Regeringen finder, at nærhedsprincippet er overholdt. Luftfarten er i vid udstrækning international og effektive regler for luftfartens sikkerhed vil derfor bedst kunne varetages på fællesskabsniveau. Med den liberalisering af luftfarten, der har fundet sted, er ensartede sikkerhedskrav også med til at sikre, at de europæiske luftfartsselskaber opererer på lige vilkår.

6. Regeringens generelle foreløbige holdning

Regeringen er overordnet set positiv over for forslaget, idet man er enig i hovedprincippet om, at sikkerhedsreglerne for luftfarten bør være ens i Europa under forudsætning af, at det nuværende sikkerhedsniveau opretholdes.



Det tillægges derfor afgørende vægt, at forslaget mindst opretholder ICAO's standarder.

Side 67/81

Forslaget om ikke-komplekse luftfartøjer er meget vidtgående, og det bør sikres, at eventuelt lempeligere certifikatkrav kun bliver gældende for operationer af de små luftfartøjer, der naturligt hører hjemme i den traditionelle fritidsflyvning

De særlige bedømmelsesorganer, der skal kunne udstede certifikat til piloter, der udfører fritidsflyvning, bør i lighed med hvad der i øvrigt gælder, når myndighedsopgaver lægges ud til private organisationer undergives tilsyn af de nationale myndigheder. Der bør lægges derfor vægt på, at det er de nationale myndigheder, der skal godkende disse organer, idet tilsynet blandt andet indebærer, at tilsynsmyndigheden skal kunne tilbagekalde en godkendelse, hvis et bedømmelsesorgan ikke længere opfylder betingelserne for at varetage de pågældende myndighedsopgaver. Der bør i den forbindelse lægges vægt på, at eventuel overførsel opgaver til sådanne organer sker som delegering fra de nationale myndigheder.

Fra dansk side ønskes der sikret mulighed for, at den nuværende ordning med certificering af kabinebesætningsmedlemmer kan bibeholdes nationalt, således at det fortsat er myndighederne, der kontrollerer, at de pågældende opfylder såvel de uddannelsesmæssige som de helbredsmæssige krav.

For så vidt angår forslagene om ændringer i relation til de styrende organer i luftfartssikkerhedsagenturet tillægges det vægt, at medlemsstaterne bevarer sin nuværende indflydelse på og mulighed for at have indseende med agenturets virksomhed.

Der vil i øvrigt blive arbejdet for en tydeliggørelse af forslaget på en række punkter, samt en forbedring af definitionen af erhvervmæssig flyvning, således at der sikres konsistens med anden EU-lovgivning.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været behandlet på en række møder i Rådets transportarbejdsgruppe. På Rådsmødet den 11. - 12. december 2006 opnåedes der fælles tilgang til et forslag, der afviger fra det oprindelige på følgende punkter:

Den helbredsmæssige godkendelse af piloter skal nu som udgangspunkt foretages af en flyvelæge eller et flyvemedicinsk center. Der åbnes dog op for, at det nationalt kan bestemmes, at praktiserende læger kan udstede certifikater til fritidsflyvere i overensstemmelse med særlige gennemførelsesbestemmelser, som skal sikre at sikkerhedsniveauet kan opretholdes.

De særlige bedømmelsesorganer, der oprindeligt skulle have haft rettighed til at udstede certifikater, er udgået af forslaget. Dermed vil certifikater til fritids-



flyvere kun kunne udstedes af sådanne organer som delegering fra de nationale myndigheder.

Side 68/81

Vægtgrænsen for de fly, der kan flyves med et fritidsflyvercertifikat, sænkes væsentligt fra 5.700 kg til 2000 kg.

F.s.v. angår agenturets styrende organer er ændringerne vedrørende udpegelsen af bestyrelsen og stemmefordelingen udgået. Det samme gælder forslaget om oprettelse af en eksekutivkomite. I stedet er der mulighed for, at bestyrelsen kan nedsætte arbejdsgrupper.

Kabinebesætningsmedlemmer skal fortsat ikke have et egentligt certifikat, men en attestation for opfyldelsen af de uddannelsesmæssige og helbredsmæssige krav. Det fremgår nu af forslaget, at det er op til medlemsstaterne, hvem der kan udstede attestationen.

Endelig er forslaget blevet tydeliggjort på en række punkter.

Det reviderede forslag imødekommer således i betydeligt omfang de danske synspunkter, hvorfor man fra dansk side kunne støtte forslaget.

Europaparlamentet har afsluttet sin 1. læsning af forslaget med afstemning den 14. marts 2007, og formandskabet fik den 25. april i Coreper mandat til uformel dialog med Parlamentet.

Parlamentets ændringsforslag har været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe den 27. marts og den 21. maj 2007, hvor det viste sig at en stor del af ændringsforslagene kunne accepteres uændret eller med nogle omformuleringer. 10 af forslagene kunne ikke accepteres. Det drejer sig bl. a. om forslagene om ændring af definitioner mv. for luftfartøjer (komplekse eller ikke-komplekse) og forslaget om, at EASA skal kunne pålægge bøder, som er blevet forelagt Rådets juridiske tjeneste. Endvidere drejer det sig om forslaget om, hvem der kan udpeges til EASA's bestyrelse og Kommissionens stemmevægt i bestyrelsen.

Forslaget er sat på dagsordenen for Rådsmødet den 6 – 8. juni 2007, hvor der stiles mod at opnå politisk enighed med henblik på fælles holdning på et grundlag, der svarer til den fælles tilgang suppleret med de af Parlamentets ændringsforslag, som umiddelbart kan accepteres. Disse ændringsforslag er ikke vidtgående i forhold til det forslag, der opnåedes fælles tilgang til, hvorfor Danmark kan støtte dette grundlag for politisk enighed.

Det bemærkes, at forslaget har været drøftet mellem de skandinaviske luftfartsmyndigheder, og at der er konstateret principiel enighed blandt disse om hovedtrækkene i den danske holdning.

8. Europaparlamentets udtalelser



Europaparlamentet har afsluttet sin 1. læsning med afstemning den 14. marts 2007. Parlamentet vedtog herunder 31 ændringsforslag, hvoraf en del helt eller delvist er i tråd med Rådets fælles tilgang. Der er herudover en række forslag, som adskiller sig væsentligt fra den fælles tilgang, herunder forslag om at undersøge om securityområdet bør inddrages under EASA, forslag om væsentlig forøgelse af grænsen for ikke-komplekse luftfartøjer, forslag om at indføre endnu en ny kategori af luftfartøjer (light aircraft) og forslaget om, at agenturet skal kunne idømme administrative "bøder". Herudover har parlamentet foreslået, at personer, der er involveret i anvendelsen af EASA-forordningen, dvs. de nationale luftfartsmyndigheder, ikke skal kunne udpeges til EASA's bestyrelse, samt at Kommissionen til dels en stemmevægt på 25 pct.

9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget er tidligere forelagt Europaudvalg den 8. december 2006

Dagsordenspunkt 19 3. luftfartspakke

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet (omarbejdet), KOM(2006) 396 endelig, (revision af "3. luftfartspakke")

Revideret notat.

Resumé: De tre forordninger i den "tredje luftfartspakke" fra 1992 er grundlaget for det indre marked for luftfart. Forskelle i medlemsstaternes anvendelse og fortolkning af de tre forordninger gør det ifølge Kommissionen nødvendigt at revidere og tydeliggøre regelsættet med henblik på at øge markedets effektivitet gennem mere lige konkurrencevilkår, styrke luftfartssikkerheden og sikre, at passagererne får det fulde udbytte af det indre marked. Derfor foreslår Kommissionen, at der i forbindelse med en sammenskrivning af de tre forordninger sker en stramning af reglerne for licens til luftfartsselskaber, leasing af luftfartøjer og forpligtelse til offentlig tjeneste. Desuden fjernes resterende muligheder for national forskelsbehandling i forbindelse med ruter til tredjelande, og endelig skal billetpriserne være mere gennemskuelige for passagererne.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget af Kommissionen den 18. juli 2006. Det er fremsat under henvisning til traktaten, særligt artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i traktatens artikel 251 (om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet).

Hvis forslaget vedtages i den foreliggende form, vil det erstatte de hidtil gældende regler i Rådets tre forordninger (EØF) af 23. juli 1992: Nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, nr. 2408/92 om EF-



luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for fællesskabet og nr. 2409/92 om billetpriser og rater inden for luftfart – også kendt som den "tredje luftfartspakke". Det er hensigten at samle de tre forordninger i én tekst, idet forældede dele af det eksisterende regelsæt samtidig fjernes.

Forslagets hovedelementer er følgende:

De tre forordninger i den tredje luftfartspakke, der er grundlaget for det indre marked for luftfart, har gennem de sidste 14 år ifølge Kommissionen bidraget til at gøre luftfartstransporten billigere og mere effektiv i Europa. Men forskelle i medlemsstaternes anvendelse og fortolkning af de tre forordninger gør det nødvendigt at revidere og tydeliggøre regelsættet med henblik på at øge markedets effektivitet gennem mere lige konkurrencevilkår, styrke luftfartssikkerheden og sikre, at passagererne får det fulde udbytte af det indre marked.

Forskellene i brugen af den tredje luftfartspakke har givet sig udslag i tre overordnede problemstillinger:

- Ulige konkurrencevilkår: Uensartet anvendelse af licenskravene, forskelsbehandling på grundlag af EU-luftfartsselskabernes nationalitet og forskelsbehandling i forbindelse med ruter til tredjelande.
- Inkonsekvent anvendelse af reglerne for leasing af tredjelandes luftfartøjer med besætning, hvilket medfører konkurrenceforvridning og konsekvenser for arbejdsmarkedet.
- Manglende gennemsækelighed vedr. billetpriser og fragtrater: Forbrugerne opnår ikke fuld udnyttelse af det indre marked og diskrimineres på grundlag af bopælsland.

For at håndtere disse problemstillinger foreslår Kommissionen bl.a. følgende:

Der strammes op på betingelserne for at udstede og tilbagekalde en licens til et luftfartsselskab ved at stille strengere krav angående oplysninger, der skal forelægges af selskaberne, og fastsætte strengere bestemmelser om forelæggelse og godkendelse af regnskaber samt sikre mere regelmæssig kontrol af, om især ny-startede selskaber opfylder licensvilkårene. Der indføres desuden en enklere procedure for tilbagekaldelse af licenser, og Kommissionens beføjelser til at tilbagekalde licenser styrkes. Der åbnes mulighed for på et senere tidspunkt at give Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) øget kompetence på licensområdet. Endelig foreslås det, at luftfartsselskaber kan vælge mellem at lade deres fly registrere i den licensudstedende medlemsstat eller i en anden medlemsstat.

Der strammes op på kravene angående leasing af luftfartøjer. Leasing af fly med besætning ("wet-leasing") giver EU-selskaberne en væsentlig fleksibilitet, men regler og praksis for leasing er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, og anvendelsen af de nugældende bestemmelser giver anledning til arbejds-



markeds-mæssige og sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Det foreslås derfor bl.a., at det ved leasing skal sikres, at sikkerhedsstandarder svarende til Fællesskabets sikkerhedskrav er opfyldt, og leasing i tredjelande tillades kun i undtagelsestilfælde og kun i korte perioder.

Reglerne for forpligtelse til offentlig tjeneste (PSO) revideres og tydeliggøres for at lette den administrative byrde, undgå overdreven brug af PSO og øge konkurrencen i udbudsprocedurerne. Kommissionen skal i hvert enkelt tilfælde kunne kræve forelæggelse af en økonomisk rapport fra myndigheden med en redegørelse for baggrunden for en given PSO, og en forpligtelse skal vurderes særligt nøje, hvis der allerede findes en togforbindelse med en rejsetid på under tre timer. Den højst tilladte koncessionsperiode udvides fra tre til fire/fem år. Der indføres bl.a. en hasteprocedure for at imødegå pludselige afbrydelser på PSO-ruter. Eventuel økonomisk kompensation, der i henhold til forordningen udbetales til et luftfartsselskab i forbindelse med PSO, vil være forenelig med statsstøttere reglerne.

Forslaget berører kun forbindelserne til tredjelande i det omfang, der er en direkte sammenhæng med bestemmelserne i den tredje pakke. Fællesskabet får således til opgave at forhandle med tredjelande om deres luftfartsselskabers trafikrettigheder internt i Fællesskabet, og eventuelle eksisterende begrænsninger i EU-luftfartsselskabers muligheder for anvendelse af såkaldt code-sharing og national forskelsbehandling i forbindelse med prisfastsættelse på ruter mellem EU og tredjelande ophæves.

De gældende regler for medlemsstaternes mulighed for fordeling af trafik mellem lufthavne tydeliggøres således, at der skal kunne indføres regler for fordeling af trafikken mellem lufthavne, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, med Kommissionens forudgående godkendelse. Der bør være en passende transportinfrastruktur i forbindelse med de pågældende lufthavne. Reglerne udformes med henblik på at undgå misbrug i form af diskriminering mellem luftfartsselskaber.

Endelig skal billetpriserne gøres mere gennemskuelige for passagererne, idet de skal omfatte alle skatter, afgifter og gebyrer, og der må ikke forskelsbehandles på grundlag af passagerens bopæl eller nationalitet inden for Fællesskabet, ligesom luftfartsselskabet ikke må forskelsbehandle på grundlag af rejseagentens etableringssted. De eksisterende beskyttelsesforanstaltninger til regulering af flybilletpriser afskaffes.

2. Gældende dansk ret og konsekvenserne herfor

Gældende ret er Rådets tre forordninger (EØF) af 23. juli 1992: Nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for fællesskabet og nr. 2409/92 om billetpriser og rater inden for luftfart – også kendt som den tredje luftfartspakke.



Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser.

3. Høring

Side 72/81

Forslaget er sendt i høring hos:

Airport Coordination Denmark, AOPA Denmark, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air, Danish Airline Pilots Association (DALPA), Danish Air Transport, Danish Business Travel Association, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansam, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Flyvelederforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Danske Pilotorganisationers Samråd, De Samvirkende Invalideorganisationer, Erhvervsflyvningens Sammenlutning, Flyvebranchens Personaleunion, Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RiD), HTS-A, HTS-I, Kongelig Dansk Aeroklub, Københavns Lufthavne, MyTravel Airways, North Flying, Novia, Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS, Star Air, Sterling Airlines, Sun-Air of Scandinavia samt 3F.

Danmarks Rejsebureau Forening oplyser, at man har en naturlig interesse i, at liberaliseringen af luftfarten fortsætter. På den baggrund støtter man på det kraftigste forslaget om en stramning af det økonomiske tilsyn med de EU-luftfartsselskaber, der beflyver destinationer indenfor EU, især i de pågældende selskabers første år. Dette bør dog også omfatte flyselskaber, der har været i drift over længere perioder, og flyselskaber, som er hjemmehørende udenfor EU.

Forslaget omfatter dog ikke, hvordan man helt undgår negative konsekvenser af en flyselskabskonkurs, herunder for passagerer, der "strander" hjemme eller ude. Man ønsker derfor, at forslaget ændres således, at der indføres en egentlig forsikring af flyrejsende mod flyselskabers konkurs, fx i form af betaling af et fast, lille beløb til en fond.

Hvad angår flybilletpriser støtter DRF kravet om, at markedsførte billetpriser skal indeholde alle kendte omkostninger, herunder skatter, afgifter og gebyrer, selv om et sådant krav allerede gælder i Danmark ifølge Markedsføringsloven. Man støtter tillige kravet om, at der skal gives adgang til køb af alle billetpriser, der udbydes til salg indenfor EU.

DRF ønsker indført en bestemmelse om, at passageren selv skal kunne vælge at bruge hele eller dele af købte, sammenhængende billetter i fri rækkefølge i overensstemmelse med den almindelige aftalemæssige regel om, at man som køber ikke kan tvinges til at anvende sit indkøb på en af sælger fastlagt måde.

Endelig ønsker man, at de nye, liberaliserede billetregler også skal gælde for flybilletpriser, der udbydes udenfor EU til destinationer indenfor EU, i det mindste for flyselskaber, der er hjemmehørende i EU.



Forbrugerrådet er enig i de grundlæggende mål bag ved den kommende revision, nemlig at fremme konkurrencen og at skabe gennemsigtighed i priserne, samtidig med at reglerne for at operere på markedet skærpes, både med hensyn til finansielle oplysninger og regler for fx wet-leasing.

Det er specielt vigtigt, at passagererne - uanset bopæl - behandles lige prismæssigt, da konkurrencen ikke fungerer på de mindre attraktive markeder.

Med hensyn til oplysninger om priser hilser Forbrugerrådet det velkommen, at det er hensigten, at priserne skal opgives inkl. alle afgifter. Dette bør især gælde på internettet og allerede første gang, prisen angives, ikke først når hele udvælgelsen er foregået. Man går ud fra, at det er en fejl, at dette ikke har givet sig udtryk i artikel 24, der kun generelt nævner, at der skal gives omfattende information om flypriser og betingelser. For at få priskonkurrencen til at fungere, må denne bestemmelse skærpes og præciseres, så den svarer til de flotte ord ved Kommissionens præsentation. Forbrugerrådet vil uddybe sit høringssvar, når udtalelsen fra den europæiske organisation, BEUC, foreligger.

SAS er generelt enig i, at tiden er inde til at revidere tredje luftfartspakke, og man har en generelt positiv holdning til forslaget. Men som udgangspunkt bør luftfart, såvel med passagerer som med fragt, sidestilles med andre operatører i værdikæden og med andre transportformer, og man er usikker på, om forslaget imødekommer dette.

SAS kan tilslutte sig, at der stilles visse økonomiske krav til nystartede luftfartsselskaber og krav om indberetninger, men forslaget synes ikke at adressere problemet med såkaldte virtuelle luftfartsselskaber, der kun udadtil optræder som luftfartsselskaber.

Hvad angår mulighederne for leasing af luftfartøjer fra tredjelande finder SAS, at det vil være en alvorlig forretningsmæssig begrænsning, ikke mindst for selskaber med mindre flyflåder og dermed mindre fleksibilitet, hvis forslaget om en begrænsning på seks måneder for leasing af fly med besætningsmedlemmer (wet-leasing) vedtages. Allerede de gældende restriktioner har begrænset selskabets forretningsmuligheder, idet et behov kan strække sig over flere perioder som følge af manglende udbud på markedet, leveringsvanskeligheder for en bestemt flytype eller andre uforudsete omstændigheder. Særligt for SAS Cargo vil forslaget være problematisk, idet det allerede med de gældende restriktive regler er nødvendigt at købe fragtkapacitet hos konkurrerende selskaber, ofte fra tredjelande. En fortsat restriktiv praksis vil givetvis forstærke tendensen til, at andre led i værdikæden, eksempelvis forwarders, vil etablere sig på luftfartsselskabernes og dermed SAS' forretningsområde og løbende kunne undergrave dette.

Kommissionens begrundelse vedr. leasing er hensynet til sikkerheden og arbejdsmarkedet. Sikkerheden tilgodeses imidlertid efter SAS' opfattelse bedst ved at lade EU-selskaber wetlease og hermed underlægge sig medlemsstaternes indsigt. SAS tager afstand fra, at de fremtidige muligheder i Danmark skal dik-



teres af eventuelle mangelfulde vurderinger i andre EU-lande, hvilket sidstnævnte Kommissionen påpeger. Der er rigelige muligheder for at etablere harmoniserede regler for EU-landenes efterlevelse af sikkerhedsstandarder. I øvrigt vil kravet om, at en forudsætning for wetleasing fra et tredjeland skal være betinget af gensidighed, nærmest være af prohibitiv karakter. Hvad arbejdsmarkedet angår skaber wetleasing ifølge SAS flere arbejdspladser i EU, fordi det styrker EU-luftfartsselskaberne, og de potentielt skadelige følger for arbejdsmarkedet er ikke underbygget i Kommissionens konsekvensanalyse.

SAS konkluderer på dette punkt, at forslaget på det nærmeste vil forhindre SAS i at wetlease fly fra tredjelande, hvorved SAS ikke gives de bedste forretningsmæssige muligheder i et globalt marked, og arbejdspladserne skabes andetsteds.

Hvad angår trafikrettigheder hilser SAS det velkommen, at de gældende restriktioner for code-sharing bortfalder. Men ansvaret for at forhandle intra-europæiske trafikrettigheder med tredjelande bør forbeholdes medlemsstaterne som et eventuelt forhandlingselement i det omfang, EU endnu ikke har fuldt mandat til forhandling på medlemsstaternes vegne.

Hvad angår forpligtelse til offentlig tjeneste (PSO) kan SAS støtte, at reglerne præciseres, og at Kommissionen får udvidede beføjelser. Man finder det dog uhensigtsmæssigt, at det kun skal være i særlige tilfælde, at der kan udbydes et rutenet frem for enkeltruter, og man finder det irrelevant, at der som kriterium for udbud af en rute skal ses på eksisterende muligheder for forbindelser med andre transportformer.

Hvad angår fordeling af trafik mellem lufthavne bør der efter SAS' opfattelse tilføjes en bestemmelse om, at der skal være tilstrækkelige kollektive transportforbindelser mellem de pågældende lufthavne.

Endelig kan SAS fuldt ud støtte intentionerne i forslaget vedr. billetpriser. Forslaget synes dog at være så generelt formuleret, at det næppe skaber den tilsigtede ligebehandling og transparens. Det er således uklart, hvad begrebet "forelægge offentligheden" indebærer, og hvordan definitionen på flybilletpriser skal forstås, samt hvad der omfattes af skatter, afgifter og gebyrer. Det er vigtigt, at der gennem harmoniserede EU-regler stilles de samme krav til alle selskaber uanset nationalt tilhørsforhold vedrørende markedsføring af flybilletter.

Sterling Airlines finder, at selskaber selv bør kunne vælge i hvilket land man ønsker at foretage wetlease af fly. Det må forventes, at det enkelte lands myndigheder sørger for tilsyn med, at de pågældende selskaber lever op til kravene for at have et AOC samt en gyldig licens.

Hvad angår passagerers adgang til billetpriser uanset nationalitet og uanset placering af rejseagent, bør dette også gælde for turoperatører. Det bør præciseres, hvad skatter, afgifter og gebyrer dækker. Her tænker man primært på om



bestillingsgebyrer, kreditkortgebyrer og lign. skal indgå – i så fald bør en stramning gælde alle brancher og ikke kun luftfart.

Side 75/81

Sterling finder i øvrigt, at der bør føres en strammere kurs overfor i særdeleshed sydeuropæiske luftfartsselskaber, som på den ene eller anden måde modtager statsstøtte. I sådanne tilfælde bør der kunne gribes ind, således at den frie konkurrence opretholdes på lige vilkår. Denne opgave bør ligge i EU-regi, og man bør indføre en observationsliste med insolvente selskaber, i stil med den "sortlistning", der tidligere er indført, således at kunder kan planlægge og imødegå risiko for konkurser.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser ud over muligheden for tab af indtægter efter lov om afgift af tinglysning og registrering af ejer- og panterrettigheder, hvis danske luftfartsselskaber i medfør af forslaget vælger at lade deres luftfartøjer registrere i en anden medlemsstat i større omfang end en modgående bevægelse. Denne del af forslaget har dog ikke vundet Rådets tilslutning, jf. punktet nedenfor om Forventninger til andre landes holdninger.

Hvad angår samfundsøkonomien kan forslaget forventes at øge konkurrencen og skabe mere lige konkurrencevilkår mellem luftfartsselskaberne, men deres driftsomkostninger vil muligvis stige en smule som følge af strengere licensvilkår. Det er vanskeligt at vurdere betydningen heraf for billetpriserne, men de vil blive mere gennemskuelige for forbrugerne, der samtidig vil have en lavere risiko for konkurs hos luftfartsselskaberne. Det skærpede tilsyn med bl.a. luftfartsselskabernes finansielle forhold vil desuden kunne betyde en mere stabil beskæftigelsessituation i branchen.

De miljømæssige følger af forslaget vil formentlig være begrænsede, idet de hovedsagelig vil hænge sammen med en mulig stigning i trafikken i forhold til markedets udvikling i en situation, hvor bestemmelserne ikke ændres. Til gengæld er der mulighed for, at man i nogle lande afstår fra at indføre forpligtelse til offentlig tjeneste på flyruter, hvor der i forvejen er en effektiv togforbindelse.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet nævner Kommissionen i sin begrundelse for forslaget, at luftfarten af natur er international, hvorfor problemer ikke alene kan løses på medlemsstatsniveau. Den konstaterede uensartede anvendelse af bestemmelserne i den tredje luftfartspakke fører til konkurrenceforvridning på det indre marked for luftfart. En mere ensartet anvendelse af tredje luftfartspakke opnås bedst gennem fælles regler, og visse forhindringer vedrørende fri adgang til at yde luftfartstjenester bør fjernes fra fællesskabslovgivningen. Kommissionen vurderer derfor, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



Regeringen er enig i, at luftfart langt overvejende er international i sin natur. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel. Videre er regeringen enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver aktion på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige holdning

Den danske regering er generelt positivt indstillet over for forslaget fra Kommissionen, idet man særlig lægger vægt på, at der søges sikret en mere ensartet anvendelse og fortolkning af de gældende bestemmelser blandt medlemslandene, at der sker en skærpelse af de økonomiske krav til og af det økonomiske tilsyn med luftfartsselskaberne, og at der skabes bedre gennemskuelighed i billetpriser for passagererne.

Danmark er dog ikke tilhænger af forslagets art. 12, stk. 1, om, at et luftfartsselskab skal kunne vælge at lade sine luftfartøjer registrere i et andet medlemsland end det land, der har udstedt licensen, idet der vil være en række uheldige administrative og evt. økonomiske konsekvenser heraf.

Hvad angår forslaget om at stramme mulighederne for EU-luftfartsselskabers leasing af fly fra tredjelande vil det være af stor økonomisk betydning for selskaberne, at der ikke gennemføres en uforholdsmæssig begrænsning i selskabernes forretningsmæssige muligheder, herunder i deres fleksibilitet.

I spørgsmålet om medlemsstaternes forhandlinger med tredjelande bør der efter dansk opfattelse fortsat kunne drøftes intra-europæiske trafikrettigheder med lande, som Kommissionen ikke har indgået aftaler med herom, idet sådanne bilaterale forhandlinger finder sted i henhold til de aftalte procedurer i forordning 847/2004. Hvad angår overflyvning for tredjelandsselskaber er det vigtigt, at der ikke gennemføres regler, som kommer europæiske selskaber til skade som følge af gengældelse.

Endelig mener Danmark, at det grundlæggende gode forslag om at skabe bedre gennemskuelighed i billetpriser for passagererne bør præciseres, så det mere tydeligt fremgår, hvordan en billetpris skal udformes og præsenteres.

7. Forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været behandlet et antal gange i Rådets arbejdsgruppe. Det er herunder sikret, at den nuværende mulighed for, at myndighederne kan forlange national registrering af luftfartøjer, bevares. Der er tilslutning til at gøre de foreslåede bestemmelser om leasing af luftfartøjer fra tredjelande mindre restriktive. Det ser ud til, at der ikke er flertal for de foreslåede begrænsninger i medlemslandenes muligheder for selv at forhandle med tredjelande om intra-europæiske trafikrettigheder, idet sådanne bilaterale forhandlinger fortsat finder sted i henhold til de tidligere aftalte procedurer i forordning 847/2004, og at der ikke er flertal for at gennemføre de foreslåede begrænsninger i visse tred-



jelandes muligheder for overflyvning. Endelig er der tilslutning til at præcisere forslaget om at skabe bedre gennemskuelighed i billetpriserne, så det tydeligt skal fremgå, at alle betingelser og alle uundgåelige skatter og tillæg m.v. skal angives.

Forslaget ventes sat til afstemning på det forestående Rådsmøde med henblik på at opnå generel tilgang, hvorefter Europa-Parlamentet skal udtale sig.

8. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget

Forslaget er blevet nævnt i Europaudvalget den 6. oktober 2006 under punktet "Siden sidst".

Dagsordenspunkt 20 Rådskonklusioner om Den formelle etablering af SESAR-fællesforetagendet

Resumé

Forordningen om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) blev vedtaget af Rådet den 27. februar 2007. SESAR projektet udgør det teknologiske element af det af fælles europæiske luftrum. Projektet sigter mod i 2020 at give fællesskabet et højtudviklet lufttrafikstyringssystem som vil muliggøre en sikker og miljøvenlig udvikling indenfor lufttransporten.

Kommissionen fremlagde den 22. marts 2007 for Rådet sin statusrapport om udviklingen af SESAR projektet, herunder særligt den udvikling der er sket i definitionsfasen og mulighederne for industriens deltagelse i finansieringen af projektet.

På dette grundlag foreligger nu et forslag til rådskonklusioner, der skal behandles på det kommende Rådsmøde 6.-8. juni 2007.

1. Baggrund og indhold

Forordningen om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) blev vedtaget af Rådet den 27. februar 2007. SESAR projektet udgør det teknologiske element af det af fælles europæiske luftrum. Projektet sigter mod i 2020 at give fællesskabet et højtudviklet lufttrafikstyringssystem som vil muliggøre en sikker og miljøvenlig udvikling indenfor lufttransporten. SESAR består 3 faser (en definitionsfase, en udviklingsfase og en udnyttelsesfase) og fællesforetagendet etableres for at overvåge anden fase (udviklingsfasen), som varer indtil 2013. EU og Eurocontrol er stiftende medlemmer af fællesforetagendet, men medlemskab er



også åben for offentlige og private virksomheder, herunder også fra tredjelande som bidrager med bidrag til projektet.

Side 78/81

Den 9. juni 2006 vedtog Rådet en generel indstilling om forslaget vedrørende ovennævnte forordning. Ved samme lejlighed vedtog Rådet en erklæring hvori Kommissionen blev bedt om at fremlægge en statusrapport i marts 2007.

Kommissionen fremlagde den 22. marts 2007 for Rådet sin statusrapport om udviklingen af SESAR projektet, herunder særligt den udvikling der er sket i definitionsfasen og mulighederne for industriens deltagelse i finansieringen af projektet.

På dette grundlag foreligger nu et forslag til rådskonklusioner, hvori Rådet blandt andet

- understreger behovet for SESAR
- noterer sin tilfredshed med udviklingen i definitionsfasen,
- noterer de finansielle tilsagn givet af de stiftende medlemmer af fællesforetagendet, og særligt at Fællesskabet vil bidrage med skønsmæssigt EUR 700 millioner i perioden 2007-2013, hidrørende fra det syvende forskningsrammeprogram og budgettet fra de Transeuropæiske Netværk og at Eurocontrol har bekræftet at ville bidrage med et tilsvarende beløb,
- hilser interessetilkendegivelserne fra industrien om at blive medlemmer af SESAR-fællesforetagendet velkommen,
- gentager behovet for at få bindende tilsagn fra industrien om tilstrækkelige bidrag til udviklingsfasen før udgangen af 2008,
- anmoder Kommissionen om at sikre, at gennemsigtige procedurer anvendes for den finansielle vurdering af fællesforetagendets medlemmers bidrag,
- anmoder Kommissionen om at sikre at fællesforetagendet formulerer en politik om ophavsrettigheder vedrørende dets arbejde, som muliggør innovative tiltag i industrien og samtidig beskytter offentlige interesser,
- gentager, at medlemsstaterne (i Den Europæiske Union og/eller Eurocontrol) vederlagsfrit og til ikke-forretningsmæssige formål bør have adgang til den viden, der genereres i projektet, og bør have lov til at anvende denne viden til egne formål, herunder offentlige udbud,
- anmoder om at medlemsstaterne og Kommissionen tager alle nødvendige skridt for en hurtig etablering af fællesforetagendet og for at sikre tilstedeværelsen af Fællesskabets bidrag,
- er enig i den formelle etablering af fællesforetagendet, som bør starte sine aktiviteter og uden ophold gå i gang med gennemsigtige forhandlinger om medlemskab,
- gentager, at rækkevidden, finansieringen og varigheden for fællesforetagendet skal, hvor det er hensigtsmæssigt, vurderes af rådet,



- anmoder Kommissionen om at fremlægge en rapport, hvis muligt til marts 2008 med forslag vedrørende Rådets godkendelse af ATM-masterplanen,
- anmoder Kommissionen om at fremlægge information, hvis muligt inden marts 2008, i lyset af etablering af en politik og anbefalinger for samarbejde med tredjelande.

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant. (Der findes ikke dansk lovgivning på området).

3. Høring

Der er ikke foretaget særskilt høring vedrørende udkastet til rådskonklusioner om den formelle etablering af SESAR-fællesforetagenet

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og andre konsekvenser

Ikke relevant.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er generelt positivt indstillet overfor udviklingen i SESAR-projektet, således som den er beskrevet i Kommissionens statusrapport, men vil arbejde for at få større klarhed over finansieringen af projektet, herunder i hvilket omfang industrien vil medfinansiere og hvad konsekvenserne bliver, hvis ikke industrien medfinansierer tilstrækkeligt.

7. Forventninger til andre landes holdninger

Konklusionsudkastet har været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe ved en række møder, og der er blandt medlemsstaterne enighed om den foreliggende tekst.

8. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Forordningen om oprettelsen af SESAR-fællesforetagendet har tidligere været forelagt Europaudvalget den 24. marts 2006 og den 6. juni 2006.



Dagsordenspunkt 20 Rådskonklusioner om ICAO's generalforsamling vedrørende spørgsmålet om inkludering af luftfartsaktiviteter i EU's kvotehandelsordning

Resumé

Den internationale luftfartsorganisation ICAO afholder sin 36. generalforsamling den 18. – 28. september 2007. På generalforsamlingen behandles en lang række områder, bl. a. luftfartssikkerhed, security, miljøbeskyttelse, lufttrafikstyring, passagerers og besætningsmedlemmers sundhed og forebyggelse af spredning af smitsomme sygdomme, samt effektivisering af ICAO's organisation og arbejde.

De fleste af emnerne er ukontroversielle i relation til EU, men spørgsmålet om begrænsning af CO₂-emissioner fra luftfartøjer har stor betydning for EU. Ifølge Kyotoprotokollen har ICAO ansvaret for det globale arbejde med at begrænse CO₂-udslip fra luftfartøjer.

EU - Kommissionen har i december 2006 vedtaget et forslag til direktiv om inkludering af luftfartsaktiviteter i EU's kvotehandelsordning (Emission Trading Scheme – ETS).

Danmark støtter forslaget under forudsætning af, at det ikke medfører konkurrenceforvridning, især i forhold til luftfartsselskaber fra tredjelande. Danmark har derfor også været fortalere for, at der bør findes en global løsning under ICAO.

Spørgsmålet om medlemsstaternes holdning på ICAO's generalforsamling til begrænsning af CO₂-udslip er sat på dagsordenen for Rådsmødet den 6. – 8. juni 2007.

1. Baggrund og indhold

Den internationale luftfartsorganisation ICAO afholder sin 36. generalforsamling den 18. – 28. september 2007. På generalforsamlingen behandles en lang række områder, bl. a. luftfartssikkerhed, security, miljøbeskyttelse, lufttrafikstyring, passagerers og besætningsmedlemmers sundhed og forebyggelse af spredning af smitsomme sygdomme, samt effektivisering af ICAO's organisation og arbejde.

De fleste af emnerne er ukontroversielle i relation til EU, men spørgsmålet om begrænsning af CO₂-emissioner fra luftfartøjer har stor betydning for EU. Ifølge Kyotoprotokollen har ICAO ansvaret for det globale arbejde med at begrænse CO₂-udslip fra luftfartøjer.

På den seneste generalforsamling i 2004 blev det vedtaget, at medlemsstaterne afholder sig fra at iværksætte regionale tiltag til begrænsning af CO₂-udslip i



perioden frem til den kommende generalforsamling. Der har imidlertid ikke været meget fremgang i ICAO's arbejde på området.

Side 81/81

EU - Kommissionen har i december 2006 vedtaget et forslag til direktiv om inkludering af luftfartsaktiviteter i EU's kvotehandelsordning (Emission Trading Scheme – ETS).

Forslaget indebærer, at luftfartssektoren som helhed får tildelt en andel kvoter svarende til udledningen af CO₂ i perioden 2004-2006. Forud for kvotesystemets ikrafttræden tildeles de enkelte luftfartsselskaber - med udgangspunkt i den samlede andel kvoter - et antal kvoter svarende til deres faktiske aktivitet i en nærmere fastsat periode forud for ikrafttrædelsen. Hvis de har behov for flere, kan de enten købe yderligere kvoter på det fri marked, eller alternativt forsøge at nedbringe deres emissioner. Hvis de har overskud af kvoter, kan de sælge disse kvoter på markedet.

Markedsmekanismerne skulle medføre, at miljøforbedringer sker, hvor det er mest rentabelt, dvs. hvor man får den største CO₂-besparelse for de færreste penge. Det forventes, at luftfarten overvejende bliver køber af kvoter, idet det formentlig vil være omkostningstungt at gennemføre miljøforbedringer i luftfarten.

Danmark støtter forslaget under forudsætning af, at det ikke medfører konkurrenceforvridning, især i forhold til luftfartsselskaber fra tredjelande. Danmark har derfor også været fortalende for, at der bør findes en global løsning under ICAO.

Spørgsmålet om medlemsstaternes holdning på ICAO's generalforsamling til begrænsning af CO₂-udslip er sat på dagsordenen for Rådsmødet den 6. – 8. juni 2007 og der foreligger et forslag til rådskonklusioner, hvori Rådet:

- anser inddragelsen af luftfart under den europæiske kvotehandelsordning som en omkostningseffektiv og lovende måde til at begrænse CO₂ emissioner fra luftfart og et hovedelement i en omfattende tilgang til at styre luftfartsemissioner,
- noterer den vægt, som ICAO har lagt på åbne planer for handel med emissioner som middel til at tage kampen op med klimaforandrende emissioner,
- anerkender at handel med emissioner er et fleksibelt markedsbaseret middel og at brugen af det kunne overflødiggøre andre fællesskabsmidler til at reducere CO₂ emissioner fra luftfarten,
- understreger at der bør søges en løsning som opretholder luftfartsindustriens konkurrenceevne, samtidig med, at den bidrager til bekæmpelsen af klimaforandringer,



- er parat til at inddrage luftfarten i den europæiske kvotehandelsordning for at implementere den politik, som blev støttet af ICAO's generalforsamling i 2001 og 2004,
- og understreger, at dette bør ses som et første skridt mod det endelige mål, som er at udvide handel med emissioner til international luftfart globalt under rammerne for klimaforandringer, som ICAO og UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change) bør fremme,
- anmoder medlemsstaterne om at gøre alt, hvad de kan på generalforsamlingen for at sikre,
 - at ICAO fortsætter sine bestræbelser på at reducere drivhusgasudledningerne fra international luftfart,
 - at eventuelle vedtagelser, hverken principielt eller i praksis forhindrer Fællesskabet i at inkludere international luftfart i EU's kvotehandelsordning i overensstemmelse med princippet om ligebehandling, og
 - at ICAO engagerer sig i at fremme og udvikle brugen af handel med emissioner inden for international luftfart.
- forbeholder sig medlemslandenes stilling for holde alle muligheder åbne på dette vigtige politiske område, hvis ovenstående ikke er muligt,
- understreger ikke desto mindre, at det er parat til at indgå i et konstruktivt samarbejde, specielt inden for ICAO, om at udvikle politikker, praksiser, instrumenter eller standarder for at begrænse emissioner fra luftfartøjer, og at det er modtageligt for forslag til løsninger fra tredjeparter.

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Der er ikke foretaget særskilt høring vedrørende udkastet til rådskonklusioner om spørgsmålet om inkludering af luftfartsaktiviteter i EU's kvotehandelsordning

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, miljømæssige og andre konsekvenser

Ikke relevant.

5. Nærhedsprincippet



Ikke relevant.

Side 83/81

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark mener, at ICAO i videst muligt omfang bør efterleve det ansvar som følger af Kyoto-protokollen, således at der findes en global løsning på spørgsmålet. Hvis dette ikke er muligt, vil Danmark på generalforsamlingen arbejde for, at der ikke sker vedtagelser, som forhindrer regionale tiltag, f. eks. at EU gennemfører det foreliggende forslag om at inkludere luftfarten i EU's kvote-handelsordning.

Danmark er især enig i rådskonklusionernes understregning af, at inklusion af luftfarten i emissionshandelssystemet i Europa skal ses som et første skridt frem mod målet om global aftale om luftfartens klima belastning med afsæt i arbejdet i ICAO og under UNFCCC.

Danmark støtter, at der med rådskonklusionerne sendes et klart signal om at EU-landene ønsker mulighed for at gå videre med inklusionen af luftfarten i EU's emissionshandelssystem uanset resultaterne på ICAO's generalforsamling.

7. Forventninger til andre landes holdninger

Konklusionsudkastet har været drøftet på to møder i Rådets transportarbejdsgruppe. Et centralt udestående i udkastet til rådskonklusioner er, hvilket signal der skal sendes om EU's holdning til luftfartens inklusion i systemet med handel med emissioner, såfremt der ikke opnås global enighed om dette spørgsmål på ICAO's generalforsamling.

8. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget