

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET

Alm. del - bilag 466 (offentligt)

TRU, Alm. del - bilag 302

SAU, Alm. del - bilag 310

Medlemmerne af Folketingets
Europaudvalg og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tlf. +45 33 92 00 00
Fax +45 31 54 05 33
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 3 00 18 06



Bilag
1

Kontor
N.1

Journal nr.
400.C.2-0

Dato
1. marts 1996

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 8. marts 1996 - dagsordenspunkt rådsmøde (transportministre) den 11. marts 1996 - fremsendes vedlagt Trafik- og Erhvervsministeriets notat vedrørende de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

Paul Nyrup Rasmussen

100



Rådsmøde (transportministre) den-11. marts 1996

Foreløbig oversigt, 2. udgave

1. Henstilling med henblik på Rådets afgørelse om be-
myndigelse af Kommissionen til at indlede forhand-
linger med USA om lufttransport.
- Drøftelse.
DOK. SEC(95)2120
dok. SEC(95) 646 endelig udg.
2. Forhandlingerne mellem EU og Schweiz om vej- og
lufttransport.
- Rapport fra Kommissionen.
3. Fælles holdning vedtaget af Rådet den 28. september
1995 med henblik på Europa-Parlamentet og Rådets
beslutning om Fællesskabets retningslinier for ud-
vikling af det transeuropæiske transportnet.
- Drøftelse.
DOK. KOM(94) 106 endelig udg.
DOK. Kom(95) 48 endelig udg.
4. Forslag til Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmel-
se af medlemslandenes lovgivning om teknisk kontrol
med motorkøretøjer og påhængskøretøjer hertil.
- Fælles holdning.
DOK. KOM(95) 415 endelig udg.
5. Meddelelse om en fælles politik for organisering af
markedet for indlandsskibsfart med ledsageforan-
staltninger.
- Forslag til Rådets direktiv om befragtningssyste-
mer og prisdannelse inden for national og interna-
tional varetransport ad indre vandveje i Fællesska-
bet.
- Forslag til Rådets forordning om ændring af for-
ordning 1101/89 om strukturel sanering inden for
indlandsskibsfarten.
- Forslag til Rådets forordning om ændring af for-
ordning (EØF) nr. 1107/70 om støtte, der ydes in-
den for sektoren for transporter med jernbane, ad
landeveje og sejlbare vandveje.
DOK. KOM(95) 199 endelig udg.

6. Forslag til Rådets forordning om indberetning af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning.

DOK. KOM(95) 353 endelig udg.

7. Eventuelt.

Til Folketingets Europaudvalg

Dato 28. februar 1996

J.nr. 1994-2229-27

Faktuelt notat vedrørende forslag til Rådets beslutning om beføjelser til Kommissionen til at forhandle med USA på luftfartsområdet

Kommissionen fremsendte den 15. maj 1995 et forslag til Rådsbeslutning om mandat til Kommissionen til at indlede forhandlinger med USA på luftfartsområdet.

Rådet drøftede forslaget på mødet den 19.-20. juni 1995, hvor der blev opnået enighed om et sæt rådskonklusioner, hvorefter behandlingen af forslaget skulle fortsætte, idet Kommissionen blev opfordret til at foretage en analyse til påvisning af, om det med forhandlinger på fællesskabsniveau vil være muligt at opnå et bedre resultat for samtlige medlemsstater.

Kommissionens analyse forelå til Rådsmødet den 7.-8. december 1995, hvor Rådet fortsatte drøftelserne om spørgsmålet om forhandlinger med USA.

På det forestående Rådsmøde vil formandskabet fremlægge en række spørgsmål vedrørende det fortsatte arbejde med forslaget til forhandlingsmandat.

Dato 28. februar 1996

J.nr. 1996-641-14

Faktuelt notat vedrørende forhandlinger mellem Fællesskabet og Schweiz på vej- og lufttransportområderne.

Baggrund og indhold

I henhold til transitaftalen mellem Fællesskabet og Schweiz vedrørende godstransport ad landevej og med jernbane, som trådte i kraft den 22. januar 1993, skal der indledes forhandlinger mellem parterne vedrørende gensidig markedsadgang på vejtransportområdet. I en protokolerklæring til aftalen har parterne endvidere afgivet en hensigtserklæring vedrørende samarbejde og liberalisering på luftfartsområdet på grundlag af relevante fællesskabsbestemmelser.

Spørgsmålet om Fællesskabets fremtidige forbindelser med Schweiz blev behandlet på Rådsmødet (generelle anliggender) den 8.-9. november 1993. På dette møde blev Fællesskabets ønske om at bevare tætte relationer til Schweiz understreget, og Rådet erklærede sin vilje til at indgå en række sektoraftaler med Schweiz, herunder på transportområdet. Af en fælles erklæring fra Rådet og Kommissionen fremgår det, at Fællesskabets mål er at opna

afbalancerede gensidige fordele for parterne såvel inden for hver enkelt sektoraftale som mellem de forskellige sektoraftaler.

På Rådsmødet (transportministre) den 13.-14. marts 1995 blev der med kvalificeret flertal vedtaget forhandlingsdirektiver til Kommissionen på såvel vejtransport- som lufttransportområdet.

For så vidt angår vejtransportområdet er det i forhandlingsdirektivet fastsat, at aftalen skal indeholde de vigtigste gennemførelsesprincipper og bestemmelser i relation til den nye § 36 e i den schweiziske forfatning vedrørende gennemførelsen af Alpeinitiativet med henblik på at sikre forenelighed med fællesskabsbestemmelserne.

På lufttransportområdet gives Kommissionen i forhandlingsdirektivet mandat til at forhandle en luftfartsaftale mellem EU og Schweiz, med det formål at skabe regler for civil luftfart i overensstemmelse med hovedlinierne i de regler, der i dag gælder inden for EU.

Tidligere forelæggelse

Sagen om vedtagelse af forhandlingsdirektiver mellem Fællesskabet og Schweiz på vej- og lufttransportområderne har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 10. marts 1995 med henblik på forhandlingsoplæg forud for Rådsmødet den 13.-14. marts 1995.

Dato 29. februar 1996

J.nr. 1994-8146-4

Til Folketingets Europaudvalg

Faktuelt notat vedrørende forslag til Europa-Parlaments- og Rådets beslutning om retningslinierne for udvikling af det transeuropæiske transportnet

1. Baggrund og indhold

Der henvises til faktuelle notater fremsendt den 6. juni 1994, den 11. november 1994, den 3. marts 1995 og den 10. juni 1995 i forbindelse med møder i Folketingets Europaudvalg samt faktuel notat fremsendt den 15. september 1994 i forbindelse med møde i Statsministeriet den 23. september 1994 mellem partiernes gruppeformænd.

Rådet har den 28. september 1996 fastlagt fælles holdning (EF) nr. 22/95 med henblik på endelig vedtagelse af Rådets og Europa-Parlamentets beslutning om Fællesskabets retningslinier for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

Artikel 129 D i Traktaten er anvendt som hjemmel. Dette indebærer, at retningslinierne skal vedtages af Rådet efter proceduren i artikel 189B, dvs. der er tale om en fælles beslutning med Europa-Parlamentet.

Europa-Parlamentet har den 14. december 1995 vedtaget sine ændringsforslag til den fælles holdning. Kommissionen har den 24. januar 1996 afgivet sin udtalelse (KOM (96) 16 end. udg.).

Parlamentet har fremsat ialt 111 ændringsforslag. En stor del af disse svarer til Europa-Parlamentets ændringsforslag til Kommissi-

onens oprindelige forslag. Kommissionen har accepteret de 39 forslag.

De accepterede forslag fordeler sig på følgende områder.

22 af de ændringsforslag, Kommissionen har accepteret, vedrører ændringer til landkortene og beskrivelserne i annekserne til retningslinierne.

En række af ændringsforslagene vedrører miljøaspekter ved transeuropæiske transportnet. Parlamentet foreslår i den forbindelse en ny artikel vedrørende krav om vurdering på Fællesskabs- og nationalt niveau af miljøeffekter ved det transeuropæiske net og projekterne forbundet hermed.

Endvidere ønsker Parlamentet at tilføjer retningslinierne et annekse med en liste over prioriterede projekter med en bemærkning om, at projekterne på denne ikke-udtømmende liste skal påbegyndes senest fem år efter beslutningens ikrafttræden.

Parlamentet foreslår endvidere, at havnes betydning for udviklingen af kort-distance søfart fremhæves i retningslinierne. Dette begrundes i denne transportforms miljømæssige fordele.

Af de resterende ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, vedrører enkelte indre vandveje og nettets forbindelser med tredjelande, men langt den største del (ca. 20) af disse resterende forslag betragtes som værende af overvejende redaktionel karakter.

De ændringsforslag, som Kommissionen ikke har accepteret, er i stort omfang af redaktionel og strukturel karakter angående forholdet mellem artiklerne og bilagene. Endvidere afviser Kommissionen i stort omfang de forslag til enkeltprojekter, som Parlamentet har foreslået medtaget i bilagene.

Rådet har den 28. januar 1996 bekræftet sin fælles holdning. Der vil derfor blive indkaldt til møde i Forligsudvalget i overensstemmelse med artikel 189 B, stk. 3, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

2. Gældende dansk ret

Der eksisterer ikke gældende dansk ret på området.

3. Høring

Det oprindelige forslag og Kommissionens ændringsforslag har været drøftet i Specialudvalget for Transportspørgsmål. Udvalgets medlemmer har ikke haft bemærkninger.

4. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Retningslinierne skal bidrage til at gøre medlemsstaternes udførelse af de infrastrukturprojekter, der indgår i det transeuropæiske net, sammenhængende og komplementær med henblik på en optimal kombination af transportformer og kapacitetsudnyttelse.

6. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Forslaget har været forelagt til orientering for Folketingets Europaudvalg d. 10. juni 1994, for partiernes gruppeformænd på møde i Statsministeriet d. 23. september 1994, Folketingets Europaudvalg d. 18. november 1994 og d. 16. juni 1995.

Forslaget blev forelagt med henblik på forhandlingsoplæg på Europaudvalgets møde d. 10. marts 1995.

Dato 28. februar 1996

J.nr. 1995-443-102

Faktuelt notat vedrørende forslag til Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, KOM(95) 415.

1. Baggrund og indhold.

Direktivforslaget er fremsat den 8. september 1995.

Forslaget angiver TEU art. 75 som hjemmel og skal vedtages efter samarbejdsproceduren (Art. 189C) med kvalificeret flertal.

Forslaget er primært en kodifikation af teksten i det oprindelige Direktiv 77/143/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, senest ændret ved Kommissionens direktiv 94/23/EF.

Derudover foreslås det,

- at formuleringen i Artikel 4, stk. 3, om "*køretøjer af historisk interesse*" gøres bredere, således at medlemsstaterne efter samråd med Kommissionen for disse køretøjer kan fastsætte deres egne standarder til brug ved kontrollen på alle kontrolpunkterne og ikke kun for så vidt angår kravene til bremses,
- at der i Artikel 9 indsættes et nyt stk. 2, hvorefter Kommissionen senest 3 år efter indførelsen af kontrolpunkter for *hastighedsbegrænsere* skal undersøge, om det foreslåede er tilstrækkeligt, eller

om de til den tid indhentede erfaringer giver anledning til at ændre kontrolpunkterne,

- at der i Bilag II (om kontrolpunkterne) foretages en teknisk overflytning af *hyrevogne og ambulancer* fra listen for store køretøjer til listen for bl.a. personbiler, idet disse køretøjer teknisk ligner personbilerne mest, og

- at der i indledningen til Bilag II indsættes en bestemmelse om, at "medlemsstaterne skal påse, at køretøjer, der ikke opfylder mindstekravene til bremsesystem og udstødning, ikke benyttes i trafikken", samt

- at punkt 7.9 om *fartskrivere* i Bilag II udbygges, til brug for kontrollen i et nyt punkt 7.10 om *hastighedsbegrænser* (der ikke er medtaget i det nuværende direktiv).

Europa-Parlamentets udtalelse om forslaget foreligger ikke endnu men forventes inden rådsmødet.

2. Gældende dansk ret.

Reglerne om teknisk kontrol (syn) af køretøjer er reguleret i Færdselsloven og i administrative bestemmelser udstedt i medfør heraf, specielt Registreringsbekendtgørelsen og Detailforskrifter for Køretøjer.

Det fremgår af § 78 i Færdselsloven, at Trafikministeren (tidligere Justitsministeren) kan fastsætte bestemmelser om periodisk eftersyn af bestemte køretøjer. Af færdselslovens § 71 fremgår, at Statens Bilinspektion foretager køretøjstekniske undersøgelser og yder bistand ved andre myndigheders behandling af færdselssager.

Af § 34 i Registreringsbekendtgørelsen (Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 18. af 10. januar 1992, senest ændret ved Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 1175 af 21. december 1995) fremgår det, at Statens Bilinspektion skal påse, at køretøjet er i forskrifts-

mæssig stand, hvilket bl.a. indebærer, at køretøjet skal opfylde kravene til indretning og udstyr (Detailforskrifter for Køretøjer).

Tekniske krav til køretøjer er normalt afhængige af tidspunktet for køretøjets første registrering, hvorfor kravene til ældre køretøjer generelt er lempeligere end for nyere køretøjer.

Det er ikke i direktivforslaget defineret, hvad der forstås ved *køretøjer, der har historisk betydning*. Det kan oplyses, at i forhold til Færdselsloven er en veteranbil defineret som et køretøj, der er produceret før den 1.1.1951.

De danske krav om montering af hastighedsbegrænsere er udstedt i henhold til Rådets direktiv 92/6/EØF og findes i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 116 af 14. februar 1994 som ændret ved Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 467 af 12. juni 1995 om installation og plombering af hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser og Detailforskrifter for køretøjer.

Den væsentligste kontrol af fartskrivere sker ved en funktionskontrol, der foretages af et autoriseret værksted med 2 års mellemrum. Krav om fartskriver fremgår af Rådets forordninger (EØF) 3820/85 og (EØF) 3821/85 af 20. december 1985 som er gennemført i dansk ret i Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 649 af 24. september 1986, som er ændret ved Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993.

3. Høring.

Der er foretaget en høring af berørte myndigheder og organisationer.

Automobil Importørernes Sammenslutning, Centralforeningen af Autoreparatører, Danske Vognmænd, Statens Bilinspektion, Entreprenørforeningen, Erhvervenes Transportudvalg, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Turistvognmændenes Landsforening, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, Dansk Veteranbil klub og Dan-

marks Automobilforhandler Forening har ingen bemærkninger til forslaget.

Foreningen af Danske Eksportvognmænd mener, at der ved periodisk syn af køretøjet alene bør foretages kontrol af fartskrive-rens/kontrolapparatets tilstedeværelse, installationspladens tilstedeværelse samt apparatets korrekte plombering/forsegling men ikke en egentlig funktionstest. Foreningen mener derimod, at der bør foretages en funktionstest af hastighedsbegrænseren, og herunder en kontrol af dækkenes omkreds.

Motorhistorisk Samråd har udtalt, at man finder det vigtigt, at der er mulighed for at fastsætte nationale særregler for veteranmotor-køretøjer, at de nationale standarder ikke er strengere end dem, som køretøjet oprindeligt skulle opfylde, at man ønsker, at der vedtages en rullende definition af begrebet "veterankøretøj", og endelig at samtlige køretøjer over en vis alder fritages for pligten til periodisk syn.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget kræver ikke lovændring.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget skønnes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.



NOTAT TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Dato

28. feb. 1996

Journal nr.

95-670-14

/BSO

Møde i Folketingets Europaudvalg den 8. marts 1996 vedrørende Rådsmøde (Transport) den 11. marts 1996 i Bruxelles.

Meddelelse om fælles politik for organiseringen af markedet for indlandsskibsfart med ledsageforanstaltninger,

- Forslag til Rådets direktiv om befragtningssystemer og prisdannelse inden for national og international varetransport ad indre vandveje i Fællesskabet,
- Forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 1101/89 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten
- Forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 1107/70 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje
KOM (95)199 endelige udgave.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen oversendte den 15. september 1995 en Meddelelse om fælles politik for organiseringen af markedet for indlandsskibsfart med ledsageforanstaltninger. Den indeholder 3 forslag om indre vandveje:

- 1) Forslag til Rådets direktiv om befragtningssystemer og prisdannelse inden for national og international varetransport ad indre vandveje i Fællesskabet,
- 2) Forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 1101/89 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten, og
- 3) Forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 1107/70 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje.

Den udestår fortsat en række problemer i forbindelse med transport på de

indre vandveje. Markedet for transport på de indre vandveje er fortsat ikke fuldt ud liberaliseret. Således har man i nogle medlemslande opretholdt turnussystemer, der i realiteten fordelte befragtningerne, og ordninger med faste priser. Endvidere er der behov for en strukturel sanering. Rådet har nu i flere omgange drøftet disse problemer og opfordret Kommissionen til at fremkomme med løsningsforslag. Dette er nu sket ved den fremsendte meddelelse, den såkaldte indre vandvejspakke, KOM (95)199.

På Rådsmødet (transport) den 7.-8. december 1995 havde Rådet en orienterende drøftelse af Kommissionens meddelelse. Rådet vedtog herefter et sæt konklusioner, hvor Rådet giver sin principielle tilslutning til, at liberaliseringsprocessen inden for området skal være afsluttet inden år 2000. Det følger endvidere heraf, at Rådet fandt, at der var behov for, at liberaliseringen bl.a. ledsages af en omfattende strukturel sanering med henblik på reduktion af flådekapaciteten med ca. 15%. Samtidigt konstateredes det, at reglerne for finansieringen af denne aktion fastlægges senere.

Meddelelsen om en fælles politik for organiseringen af markedet for indlandsskibsfart med ledsageforanstaltninger og de 3 forslag er sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport) den 11. marts 1996 med henblik på fælles holdning. Der tre forslag har hjemmel i art. 75 og kan vedtages med kvalificeret flertal efter fremgangsmåden i art 189 C.

Ad 1) Forslaget til Rådets Direktiv om befragtningssystemer og prisdannelse inden for national og international varetransport ad indre vandveje i fællesskabet.

Forslaget indeholder en udfasning af de eksisterende turnussystemer på de indre vandveje frem mod år 2000 som et led i liberaliseringen på området. Begrundelsen herfor er, at domstolsafgørelser om prisordninger for vejtrafik har fastslået, at brancheorganiserede turnusordninger er uforenelige med konkurrencereglerne.

Et turnussystem er et sæt markedsregulerende foranstaltninger, hvor fragtpriiserne fastsættes centralt (oftest af myndighederne) og er obligatoriske, og hvor den disponible last fordeles mellem interesserede fragtførere efter et system, der indebærer, at den fragtfører, der har ventet længst på en last, har første ret til at vælge den ladning, der skal transporteres. Statsregulerede turnusordninger er tilladte, når de nationale myndigheder på visse betingelser fastsætter transporttakster og driftsvilkår for at regulere markedet. I Belgien, Frankrig og Holland eksisterer der turnussystemer med statsfastsatte priser.

Direktivforslaget er et skridt i retning af fuldstændig liberalisering, for som led i etableringen af det indre marked, at nå frem til en situation, hvor der hersker fri befragtning og fri prisdannelse på transporterne.

Opstår der alvorlige forstyrrelser på markedet, kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat træffe særlige foranstaltninger, herunder især foranstaltninger, der sigter mod at hindre enhver yderligere forøgelse af udbuddet af transportkapaciteten på det pågældende marked. Kommissionen bistås her af en rådgivende komite, hvor medlemslandene deltager.

Ad 2) Forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 1101/89 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten.

Forslaget til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 1101/89 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten lægger op til finansielle bidrag fra Fællesskabet for 1996, 1997 og 1998 til ophugningsstøtte til indlandsskibsfarten. Fællesskabets bidrag stilles til rådighed for fonde i de berørte medlemsstater, der skal stille tilsvarende beløb til rådighed. På Rådsmødet (transportministre) den 28. september 1995 opnåedes politisk enighed om et forslag om, at 5 mio. ECU, der allerede var afsat på EU's budget for 1995, blev givet i ophugningsstøtte til indlandsskibsfart. Forslaget blev endelig vedtaget den 5. december 1995 (2819/95). Rådet har ikke givet tilsagn om støtte til årene 1996-98, men Parlamentet har på budgettet for 1996 afsat 5 mio ECU.

Ad 3) forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 1107/70 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje.

Formålet med dette forslag er at fremme brugen af søtransport på de indre vandveje. Denne transportform er miljøvenlig, sikker og energibesparende og bidrager til at aflaste vejnettet. Den finansielle, nationale støtte fra medlemsstaterne kan højst andrage 50% af den samlede investering. Støtten kan gives til infrastrukturinvesteringer i offentlige eller private terminaler på de indre vandveje eller investeringer i fast eller mobilt udstyr til omladning. Støtten kan gives indtil 31. december 1999. Medlemsstaterne skal indberette til Kommissionen om ordningens anvendelse og virkninger med henblik på en orientering af Rådet herom.

2. Gældende dansk ret

Danmark har ingen indre vandveje og ingen national lovgivning på området.

3. Høring

Kommissionens meddelelse med tilhørende forslag har været sendt i skriftlig høring til Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe, Rederiforeningen af 1895, Specialarbejderforbundet i Danmark, Bilfærgernes Rederiforening, Erhvervenes Transportudvalg, Dansk Navigatorforening, Metal Søfart, Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø-Restaurationsforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917 og Fællessekretariatet.

Danmarks Rederiforening er af principielle årsager imod, at EU deltager i finansieringen af ordninger, der ikke medfører en hurtig reduktion af overkapaciteten. Endvidere er der udtrykt modstand mod de betydelige budgetmæssige konsekvenser for EU, idet der i perioden 1995-1998 budgetteres med en udgift på 45 mio. ECU til ophugningsstøtte, ligesom Europa-Kommissionen forbeholder sig ret til at søge flere midler til nye ordninger. Rederiforeningen ønsker et frit og fuldstændigt liberaliseret marked for indlandsskibsfarten. Med hensyn til forslaget om ændring af forordning 1107/70 om national støtte til fremme af brugen af søtransport af de indre vandveje, forudsætter Rederiforeningen, at der alene kan gives støtte til udstyr, der benyttes ved egentlig omladning, og at det mobile udstyr ikke må være skibe, der kan udføre transportopgaver i international konkurrence.

Herudover har der ikke været bemærkninger.

4. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslagene kræver ingen lovændringer og skønnes ikke at få statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslagene skønnes ikke at få samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 1101/89 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten har været

forelagt Europaudvalget den 22. september 1995 til forhandlingsoplæg. Udvalget har modtaget et notat af 15. september 1995 om dette forslag. Kommissionens meddelelse om fælles politik for organiseringen af markedet for indlandsskibsfart med ledsageforanstaltninger, KOM (95)199, med de tre forslag om indre vandveje, som nævnt oven for, blev forelagt den 1. december 1995 til orientering og var ledsaget af et notat af 22. november 1995.

Til Folketingets Europaudvalg.

Dato 28. februar 1996

J.nr. 95-2220-14

Faktuelt notat vedrørende forslag til Rådets forordning om indberetning af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning (KOM (95) 353 end. udg.).

1. Baggrund og indhold.

Kommissionen fremsendte den 18. september 1995 ovennævnte direktivforslag, KOM (95) 353 endelig udgave, der er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 213, hvorfor forslaget kan vedtages med simpelt flertal.

Der findes i dag EU-regler om fællesskabsstatistik vedrørende transport ad jernbane, vej, indre vandveje og søvejen.

Formålet med forslaget er at bidrage til udarbejdelsen af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning og luftfartøjsbevægelser (starter og landinger) mellem, til eller fra fællesskabsluft- havne, idet disse oplysninger skal bidrage til kontrol og vurdering af det indre marked for luftfart.

Medlemsstater indsamler kvartalsdata for fællesskabsflughavne med mere end 150.000 passagerenheder pr. år. For de øvrige fællesskabsflughavne behøver medlemsstaterne kun at indberette ar- ligt.

Dataindsamlingen baseres i videst muligt omfang på disponible kilder.

Kommissionen skal offentliggøre statistikker med samme hyppighed, som der indberettes, og Kommissionen forelægger efter tre års dataindsamling en rapport for Rådet om de indvundne erfaringer.

Forordningen foreslås at træde i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i EF-tidende.

2. Gældende dansk ret.

De pågældende data kan indsamles med hjemmel i lov om Danmarks Statistik.

3. Høring.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Maersk Air, SAS, Statens Luftfartsvæsen, Billund Lufthavn, Danmarks Statistik og Post Danmark har afgivet udtalelse vedrørende forslaget, og der er enten ingen bemærkninger eller en principiel tilslutning til forslaget, men der peges på, at indberetningerne, der i videst muligt omfang skal svare til de nuværende indberetninger der foretages til den internationale luftfartsorganisation ICAO, vil medføre øget ressourceanvendelse.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget kræver som anført ikke ændring af dansk lovgivning.

Forslaget må vurderes at have mindre statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet Danmarks Statistik og Statens Luftfartsvæsen skønsmæssigt anslår, at startomkostningerne (EDB-programmel m.m.) vil ligge på et niveau omkring 0,5 mio. kr., mens de årlige driftsomkostninger vurderes at ligge på omkring 0,1 mio. kr.

