

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET

Alm. del - bilag 992 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

23. marts 2001

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 30. marts 2001 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport- og telekommunikationsministre – transportdelen) den 5. april 2001 – vedlægges Trafikministeriets notat om de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

Gitte Jay Bødsgaard



Rådsmøde (Telekommunikation og Transport) den 4.-5. april 2001

Aktuelt notat:

Post, land- og lufttransport

<u>Dagsordenens punkt 1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/67/EF for så vidt angår yderligere åbning af Fællesskabets marked for posttjenester. KOM(2000)319.</u>	3
<u>Dagsordenspunkt 3. Strategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling i transportpolitikken.</u>	8
<u>Dagsordenspunkt 4. Galileo (Europæiske civilt navigationssystem).</u>	11
<u>Dagsordenspunkt 5: Miljømæssige spørgsmål i den internationale luftfartsorganisation ICAO.</u>	14
<u>Dagsordenspunkt 6: Forslag til forordning om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA). KOM(2000) 595.</u>	16
<u>Dagsordenspunkt 7: Forslag til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, KOM(2000) 340, samt forslag til Rådets afgørelse om De Europæiske Fællesskabers godkendelse af konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen), KOM (2000) 446.</u>	20
<u>Dagsordenspunkt 8: (evt.) etablering af et Fælles Europæisk Luftrum, KOM (1999) 614.</u>	24
<u>Dagsordenspunkt 9: Forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje. KOM(2000) 7.</u>	27
<u>Dagsordenspunkt 10. Forslag til ændring af Rådets forordning (EEC) nr. 881/92 om adgang til markedet for vejgodstransport angående fælles chaufførattest (tredjelandschauffører) KOM (2000) 751.</u>	32
<u>Dagsordenspunkt 11: Ændret forslag til direktiv vedrørende et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger KOM (2000) 759.</u>	35
<u>Dagsordenspunkt 12: Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons. KOM(2000)815.</u>	39

Dagsordenspunkt 13. Kommissionens henstilling af 17. januar 2001 om den maksimale alkoholkoncentration i blodet (AKB) for førere af motorkøretøjer. K (2000) 4397. 43

Dagsordenspunkt 14. Forslag til direktiv om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet. KOM(2000) 137. 48

Dagsordenens punkt 1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/67/EF for så vidt angår yderligere åbning af Fællesskabets marked for posttjenester. KOM(2000)319.

Revideret notat

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget blev fremsat den 30. maj 2000. Direktivforslaget fremsættes med henvisning til traktatens art. 47, stk. 2, art. 55 og art. 95. Direktivet skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagning jf. art. 251.

Direktivforslaget indeholder forslag til ændring af det gældende direktiv for etablering af det indre marked for fællesskabets posttjenester (97/67/EF af den 15. december 1997) med sigte på yderligere åbning af markedet.

I det gældende direktivs art. 7.3 er fastsat en tidsplan for yderligere åbning af Fællesskabets postmarkeder. Efter disse bestemmelser skal Kommissionen inden udgangen af 1998 fremsætte forslag om yderligere åbning af markedet navnlig med henblik på nedsættelse af vægt- og prisgrænserne for den tilladelige eneret og på adresserede reklameforsendelser ("direct mail") og grænseoverskridende post. Et nyt direktiv skal vedtages inden udgangen af 1999 og træde i kraft ved udgangen af 2002.

Direktivforslaget indeholder følgende ændringer i forhold til det gældende postdirektiv:

- Vægt- og prisgrænsen for den brevpост, der kan omfattes af eneret, nedsættes fra de nuværende højst 350 gram, hvor prisen ikke overstiger fem gange taksten for et standardbrev af første klasse (i Danmark et 20 grams A-brev), til 50 gram og højst to og en halv gange taksten for et standardbrev.
- Adresserede reklameforsendelser ("direct mail") og ankommende international brevpост inden for disse vægt- og prisgrænser kan fortsat omfattes af eneret.
- Udgående international brevpост undtages helt fra eneretten.
- Der foreslås et sæt definitioner for "særtjenester", som er tjenester, der adskiller sig klart fra standardtjenester, og som derfor ikke kan omfattes af eneretten. Som en del af sådanne særtjenester nævnes ekspresttjenester.
- Skærpelse af bestemmelser om krydssubsidiering fra eneretsområdet til befordringspligt-tjenester, der udføres i konkurrence.
- Klageprocedurerne udvides til også at omfatte posttjenester, der ikke er omfattet af befordringspligten.

- Der foreslås en ny tidsplan for yderligere markedsåbning, således at et direktiv, som måtte blive resultatet af det foreliggende forslag, ophører med at have gyldighed med udgangen af 2006, hvis der ikke træffes beslutning om et nyt direktiv.

Den befordringspligt for medlemslandene, som er fastsat i det gældende postdirektiv (direktiv 67/97/EF), berøres ikke af direktivforslaget.

2. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet vedtog sin udtalelse om direktivforslaget efter første behandling under samlingen 11. – 15. december 2000. De væsentligste forslag til ændringer i kommissionens forslag er:

- Eneretsgrænsen fastsættes ved 150 gram og fire gange grundtaksten.
- Udgående international post inden for disse vægt og prisgrænser kan fortsat omfattes af eneret.
- Definitionerne af særlige tjenester, som uanset vægt og pris ikke kan omfattes af eneret, udgår af direktivteksten.
- Tidsplanen ændres, således at Europa-Parlamentet og Rådet *kan* træffe beslutning om yderligere markedsåbning inden udgangen af 2007 på grundlag af en rapport fra kommissionen, som skal foreligge inden udgangen af 2006.

3. Gældende dansk ret

Den danske postsektor reguleres af Lov om postvirksomhed (Lov nr. 89 af 8. februar 1995) med senere ændringer, Lov om Post Danmark (lov nr. 88 af 8. februar 1995) med senere ændringer, Bekendtgørelse om koncession for Post Danmark (Bekendtgørelse nr. 84 af 7. februar 1999) og Bekendtgørelse om Post Danmarks befordringspligt og eneret m. v. (Bekendtgørelse nr. 81 af 7. februar 1999).

4. Høring

Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder (BDD) anbefaler fuld liberalisering fra 1. januar 2003. Liberalisering vil give forbrugerne lavere priser og bedre service. Det er ikke nødvendigt med en befordringspligt i et fuldstændigt liberaliseret marked, da private postvirksomheder vil påtage sig opgaverne. I de tyndtbefolkede områder vil en enkelt postvirksomhed – normalt det nationale postvæsen – have hele markedet, og dermed mængder nok til at gøre dette lønsomt.

Dansk Management Råd støtter, at der sker en yderligere liberalisering af postområdet, og at de almindelige konkurrenceretlige principper finder anvendelse inden for postområdet.

Dansk Transport og Logistik (DTL) støtter enhver yderligere åbning af EU's indre marked. Det foreliggende forslag vil bidrage til at fremme konkurrencen; men postområdet er modent til en hurtigere og mere vidtgående liberalisering end den foreslåede.

Dansk Postforbund (DPF) DPF udtrykker tilfredshed med, at "Direct Mail" og indkommende grænseoverskridende post ikke er omfattet af liberaliseringstiltagene.

DPF kan tilslutte sig en eneretsgrænse på 50 gram, hvis det kan godtgøres, at befordringspligten kan opretholdes. DPF finder det ikke godtgjort, at meromkostningerne ved befordringspligten modsvares af det foreslåede reserverede område. Det vil derfor ikke være muligt at tilbyde en universel service på det nuværende niveau med det foreslåede eneretsområde.

DPF vurderer, at de foreslåede regler om krydssubsidiering fjerner det reelle grundlag for enhedstakstens fortsatte opretholdelse.

Med forbehold for de nævnte kritikpunkter, kan DPF tilslutte sig indholdet af direktivforslaget.

HK/STAT – Brancheafdelingen Post Danmark mener, at direktivforslaget er stærkt politisk og dårligt underbygget. HK/STAT mener, at et vist monopol er en forudsætning for at sikre en samfundsdekkende service til ens pris.

Den øgede liberalisering betyder en trussel imod de svage postvæsener (Sydeuropa og de kommende medlemmer fra østlandene). HK/STAT frygter, at IT-virksomheder vil trænge ind på distributionsmarkedet med "kaotiske arbejdsmarkedsvilkår" som følge.

HK/STAT mener, at gennemførelsen af direktivforslaget vil koste yderligere 500.000 arbejdspladser i Europa ud over, hvad det eksisterende direktiv betyder.

Det Danske Handelskammer støtter forslaget, da det er af stor betydning at gennemføre det indre marked og optimere konkurrenceforholdene i sektoren. Tidsplanen for 2007 som den næste fase for liberaliseringen bør fastsættes som den absolut seneste frist for fuld liberalisering.

Danske Dagblades Forening (DDB) bifalder, at eneretsgrænsen nedsættes til 50 gram. Øget konkurrence vil effektivisere og billiggøre posttjenesterne. DDB er tilfredse med, at der ikke lempes på befordringspligten i direktivforslaget.

Dansk Blindesamfund vurderer, at direktivforslaget skaber usikkerhed med hensyn til, om der kan vedtages specifikke regelsæt gældende for blindeforsendelser.

Dansk Blindesamfund ser gerne, at det nye direktiv indeholder en bestemmelse om, at nye postoperatører er underlagt Verdenspostforeningens (UPUs) regler om blindeforsendelser.

Det centrale Handicapråd tilslutter sig bemærkningerne fra Dansk Blindesamfund.

LO støtter Dansk Postforbunds og Brancheafdelingen Post Danmarks kommentarer.

Erhvervenes Transportudvalg hilser liberaliseringsplanerne velkommen, men finder, at tidsfristerne burde være kortere, samt at der bør fastsættes en dato for en fuldstændig liberalisering.

Dansk Industri (DI) bifalder, at direktivforslaget fortsætter den igangværende liberaliseringsproces, men beklager, at dette ikke sker hurtigere. Der bør fastsættes en dato for fuld liberalisering.

Post Danmark finder, at nedsættelse af eneretsgrænsen til 50 gram er udtryk for en rimelig balance mellem de gældende EU-bestemmelser om beforderingspligt og definition af eneretten og foretrækker nedsættelse af vægt og prisgrænsen frem for liberalisering af "direct mail" og indgående grænseoverskridende post. Ændringen vil betyde, at 194 mill. forsendelser svarende til en bruttoomsætning på 900 mill. kr. flyttes fra det nuværende eneretsområde. Beforderingspligten i Danmark har et væsentligt større omfang end det gældende direktiv kræver. Tilpasninger i den danske beforderingspligt kan blive nødvendige.

I forbindelse med definition af "særtjenester" nævner Post Danmark to eksempler på elementer i definitionerne, som allerede i dag indgår i den almindelige brevtjeneste: 1. Afsenderens råderet over et almindeligt brev, indtil det er afleveret til eller anmeldt for modtageren, og 2. eftersendelse i forbindelse med adresseændringer uden ekstra beregning. Definitionerne af "særtjenester" er derfor uhensigtsmæssige og kan føre til, at det almindelige brevkoncept udhules.

Post Danmark finder, at de foreslåede bestemmelser om ikke-diskriminerende rabatter svarer til den danske koncessions bestemmelser og sikrer mod, at kunder, der ikke bruger mellemhandler, diskrimineres.

5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil få statsfinansielle konsekvenser i den udstrækning, Post Danmarks overskud – og dermed udbyttebetaling til staten - formindskes som følge af tab af markedsandele. Det forventes dog, dels at den øgede konkurrence på brevmarkedet vil lede til større effektivitet i Post Danmark, dels at fortsat vækst i pakkemarkedet og mindre omfang brevmarkedet ("direct mail") vil betyde, at Post Danmark kan fastholde sin omsætning på det nuværende niveau eller endda øge den.

Den danske postlovgivning er således indrettet, at den foreslåede yderligere åbning af markedet vil kunne gennemføres ved ændring af gældende bekendtgørelser.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Direktivforslaget må formodes at åbne postmarkedet tilstrækkeligt til, at det er realistisk, at andre operatører end de beforderingspligtige virksomheder vil tilbyde brevtjenester. Den således forøgede konkurrence forventes at stimulere en udvikling af pris og kvalitet, som vil være til gavn for kunderne.

7. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen nævner ikke de to principper i forslaget.

8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har været omtalt i Forskningsministeriets samlenotat af 20. september 2000, fremsendt til Folketingets Europaudvalg forud for Rådsmøde (telekommunikation) den 3. oktober 2000. Sagen blev forelagt for Europaudvalget med henblik på orientering den 29. september 2000.

Sagen blev omtalt i Forskningsministeriets samlenotat af 7. december 2000, fremsendt til udvalget forud for rådsmøde (telekommunikation) den 22. december 2000. Sagen blev forelagt for Europaudvalget med henblik på forhandlingsoplæg den 15. december 2000.

Dagsordenspunkt 3. Strategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling i transportpolitikken.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

På sit møde i Cardiff i juni 1998 opfordrede Det Europæiske Råd Rådet i alle dets relevante sammensætninger til at lægge sin egen strategi for, hvordan man kan sikre en effektiv integrering af miljøet og en bæredygtig udvikling inden for dets respektive politikområder.

På sit møde i Wien i december 1998 opfordrede Det Europæiske Råd Rådet (transportministre) til at udvikle en omfattende strategi med en tidsplan for videre foranstaltninger og indikatorer, som kunne præsenteres på mødet i Det Europæiske Råd i Helsinki i december 1999.

På denne baggrund traf Rådet (transportministre) den 6. oktober 1999 afgørelse om en strategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling i transportpolitikken. I afgørelsen understregedes behovet for nødvendige indsatser på fællesskabsniveau med henblik på at fremme et miljøvenligt transportsystem og der udtryktes behov for yderligere tiltag på visse områder, herunder prisfastsættelse for brug af infrastruktur, emissioner, multimodal transport og støj.

Denne vedtagne strategi blev fremlagt i en rapport til Det Europæiske Råd, der på sit møde i Helsinki i december 1999 konstaterede de vedtagne strategier for integrering af miljøhensyn i transport-, landbrugs og energisektoren samt det påbegyndte arbejde med lignende strategier på andre områder. Det Europæiske Råd opfordrede Rådet til at afslutte hele dette arbejde og i juni 2001 forelægge Det Europæiske Råd samlede strategier med en eventuel tidsplan for yderligere foranstaltninger og et sæt indikatorer for disse sektorer.

På denne baggrund har det svenske formandskab fremlagt et udkast til Rådets resolution om integration af miljø og bæredygtig udvikling i transportpolitikken, som vil være på dagsordenen for transportministerrådsmødet den 4.-5. april 2001 med henblik på rapportering til Det Europæiske Råd i Göteborg i juni 2001.

I udkastet bekræfter Rådet, at det er fast besluttet på at gøre yderligere fremskridt i retning af bæredygtig transport på grundlag af den strategi, der blev vedtaget i oktober 1999, og at der er behov for at udvikle og gennemføre integrerede strategier på flere områder for økonomisk og social aktivitet med henblik på at fremme bæredygtig transport.

Rådet erkender, at der er behov for en yderligere indsats for at opnå et bæredygtigt transportsystem, der gør det muligt at dække enkeltpersoners, virksomheders og samfundets grundlæggende behov for kommunikation og udvikling og som er prismæssigt overkommeligt og giver mulighed for at vælge mellem forskellige transportformer og støtter en konkurrencedygtig økonomi samt begrænser emissioner og affald.

Rådet tilslutter sig målsætningen om at mindske trafikbelastningen og derved optimere anvendelsen af de enkelte transportformer med henblik på at vende den nuværende uholdbare hovedtendens i udviklingen af fordelingen mellem de forskellige transportformer.

Rådet er enigt om, at der især skal lægges vægt på politikker og foranstaltninger, som på afbalanceret vis opfylder kravet om mobilitet, effektivitet og hensyntagen til miljøet, og erkender, at der er behov for pakker af foranstaltninger og politiske instrumenter, som sigter mod en hurtig og generel indførelse af rene, mere støjfri og energieffektive teknologier og alternative brændselsformer fra fornyelige energikilder på markedet, en genoplivning af den kollektive trafik, en retfærdig og effektiv prisordning, hvori miljøomkostningerne medregnes og en effektiv anvendelse af hele transportsystemet.

Endvidere erkendes, at situationen er forskellig i de forskellige regioner i Fællesskabet, og at der derfor er behov for differentierede foranstaltninger, der er tilpasset de enkelte regioner samtidig med at man er opmærksom på behovet for koordinerede aktioner med henblik på at opretholde den fri bevægelighed for personer og varer samt resultaterne af det indre marked.

Rådet opfordrer Kommissionen til at gå videre med følgende opgaver inden næste revision, som finder sted i 2. halvdel af 2002 (dvs. under det danske formandskab):

- arbejde videre med den mulige anvendelse af vejledende miljømål på langt og mellem-langt sigt for transportsektoren på EU-plan under hensyntagen til samspillet med andre sektorer
- yderligere analysere, hvordan strategien kan gennemføres for at opnå et bæredygtigt transportsystem, som kombinerer høj miljøkvalitet med øget økonomisk vækst, social bæredygtighed og skabelsen af erhvervsmuligheder og nye arbejdspladser
- arbejde videre med en mulig europæisk strategi, herunder på forsknings- og udviklingsområdet, for hurtig indførelse af alternative brændselsformer fra fornyelige kilder og ren og mere støjfri teknologi i vej- og jernbanetransport i transport ad indre vandveje
- fremme og lette anvendelsen af markedsmekanismer og udvikle tekniske redskaber for afgiftsopkrævningsordninger inden for rammerne af et fair og effektivt prissætningsssystem, der inkluderer miljømæssige omkostninger
- foreslå regler, som skal sikre, at mekanismen for transport- og miljørapportering (TERM) fortsat eksisterer

2. Høring

Resolutionsudkastet har været behandlet på mødet i EF-specialudvalget vedr. transportspørgsmål den 9. marts 2001, hvor der ikke fremkom bemærkninger.

3. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Der er tale om en revision af strategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling i EU's transportpolitik, som ikke i sig selv har umiddelbare lovgivningsmæssige, statsfinansielle el-

ler samfundsmæssige konsekvenser. I det omfang dette udmønter sig i konkrete forslag, vil disse have en række konsekvenser.

4. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen vedrørende en strategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling i Fællesskabets transportpolitik blev nævnt til orientering på mødet i Folketingets Europaudvalg den 1. oktober 1999.

Dagsordenspunkt 4. Galileo (Europæiske civilt navigationssystem).

Nyt notat.

1. Baggrund

Kommissionen fremlagde i 1998 og 1999 to meddelelser vedrørende udvikling af et civilt, europæisk satellitnavigationssystem, Galileo.

På transportministerrådsmødet den 17. juni 1999 igangsatte Rådet en definitionsfase vedrørende et sådant europæisk satellitnavigationssystem.

Definitionsfasen udløb med udgangen af 2000. Til brug for Rådets beslutning om iværksættelse af selve projektet fremlagde Kommissionen den 22. november 2000 en rapport om resultaterne af projektets definitionsfase.

Af rapporten fremgår det, at det foreslås, at systemets "hardware" udgøres af et rumsegment bestående af 30 satellitter kredsende i MEO (Medium Earth Orbit)-planer i højde på godt 23.000 km og et jordbaseret kontrolsegment bestående af et antal "up-link-stations", kontrolcentre og referencestationer i og uden for Europa, der har til formål at indsamle og validere signalernes pålidelighed og integritet.

For så vidt angår serviceydelser vil systemet kunne tilbyde a) en frit tilgængelig positionerings- og timingsservice uden betaling, der retter sig mod massemarkeder b) en kommerciel service til professionel brug (f.eks. styring af virksomheders køretøjer og opkrævning af vejbenyttelsesafgifter og c) en service reserveret til offentlige tjenester (f.eks. eftersøgnings- og redningstjenester) med en særlig høj grad af garanti og integritet.

De samlede udgifter til projektets videre udvikling og igangsætning oplyses af Kommissionen til 3.200 mio. EURO, som fordeler sig med 1.100 mio. EURO til udviklings- og testfasen (2001-2005) og 2.100 mio. EURO til igangsætningsfasen (2006-2007). Driftsudgifterne er beregnet til 220 mio. EURO fra 2008 og fremefter.

Finansieringen af udgifterne til udviklings- og testfasen skal efter planen fordeles mellem EU's TEN-budget og ESA med 550 mio. EURO til hver. Hertil kommer et beløb på 30 mio. EURO fra EU's 5. rammeprogram for forskning og evt. et endnu ikke fastlagt beløb fra 6. rammeprogram for forskning til dækning af udgifter til lokale elementer m.v. For så vidt angår udgifterne til igangsætningsfasen er det planen, at 600 mio. EURO skal betales af offentlige midler fra EU og ESA, mens 1.500 mio. EURO skal tilvejebringes gennem public-private partnerships.

Der er som led i definitionsfasen udarbejdet en cost-benefit-analyse, som viser, at der er betydelige samfundsøkonomiske gevinster forbundet med gennemførelsen af projektet.

Der har ligeledes som led i definitionsfasen været ført drøftelser med USA og Rusland med henblik på indgåelse af aftaler om fremtidigt samarbejde om satellitnavigation.

Sagen var på dagsordenen på transportministerrådsmødet den 21. december 2000 på grundlag af Kommissionens rapport om resultaterne af definitionsfasen.

På grund af uenighed mellem Kommissionen og en række medlemslande om betingelserne for igangsættelse af Galileo-projektets udviklings- og testfase blev der imidlertid ikke truffet beslutning herom.

Det svenske formandskab har herefter fremlagt en arbejdsplan med henblik på at tilvejebringe grundlaget for en beslutning vedrørende iværksættelse af projektet.

Planen indebærer, at der skal tilvejebringes:

- en fuldstændig vurdering af de samlede omkostninger ved projektet
- en uafhængig vurdering af Kommissionens cost-benefit analyse af projektet
- definitioner af de services Galileo-systemet vil kunne tilbyde
- en midlertidig ledelsesstruktur
- principperne for projektets endelige organisationsstruktur.

I planen lægges der op til, at der på transportministerrådsmødet den 4.-5. april 2001 skal træffes beslutning om den videre vej frem, således at der inden årets udgang vil kunne træffes en endelig beslutning om, hvorvidt projektet skal iværksættes.

Med henblik på vedtagelse på transportministerrådsmødet den 4.-5. april 2001 har det svenske formandskab fremlagt et udkast til rådskonklusioner, der tager sigte på at iværksætte den af formandskabet foreslåede handlingsplan.

Rådskonklusionerne indebærer bl.a.

- at Kommissionen opfordres til at fremlægge forslag til en styringsstruktur, der sikrer medlemsstaterne administrativ og finansiel kontrol med projektet med henblik på at Rådet kan træffe beslutning herom inden udgangen af 2001
- at Rådet i juni 2001 træffer beslutning om en foreløbig definition af de udbudte services og at endelig beslutning herom træffes i 2004 inden påbegyndelsen af igangsætningsfasen
- at det fastslås, at PPP (eventuelt i form af PFI) er et fundamentalt element i programmet
- at der iværksættes en udbudsprocedure med henblik på inden udgangen af 2001 at opnå bindende tilsagn, der indeholder et klart og detaljeret forslag til et PPP- eller PFI-arrangement, der omfatter alle projektets faser. Udbuddet skal baseres på en fyldestgørende systemdefinition.

- at der frigives 100 mio. euro fra EU's TEN-budget til brug i 2001 (systemdefinition, udbud m.v.)

Kommissionen har på det seneste foreslået at lade Galileo-projektet udføre som et 'fællesforetagende' i henhold til EF-traktatens art. 171.

2. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere af trafikministeren været nævnt til orientering på møderne i Folketingets Europaudvalg den 26. marts 1999, den 1. oktober 1999, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, den 23. juni 2000 og den 29. september 2000 samt med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen) og den 15. december 2000. Sagen har tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europaudvalget den 9. marts 2001 forud for ECOFIN-mødet den 12. marts 2001.

Dagsordenspunkt 5: Miljømæssige spørgsmål i den internationale luftfartsorganisation ICAO.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

I efteråret 2001 afholdes det 33. Assembly i ICAO (International Civil Aviation Organisation). Ved ICAO's Assembly, der finder sted hvert 3. år er repræsenteret over 150 lande.

Det forventes, at der på dagsordenen for dette møde optræder emner der relaterer sig til den civile luftfart for så vidt angår støj og emissioner.

I den anledning foregår der koordinering af synspunkterne på fællesskabsplan. Til brug herfor er udarbejdet et sæt Rådskonklusioner om miljømæssige spørgsmål i ICAO.

I forarbejdet til ICAO Assembly har den arbejdsgruppe under ICAO, Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), der fremlægger anbefalinger til nye miljømæssige regler og standarder, fremlagt følgende anbefalinger:

- En ny støjcertificeringsstandard, hvor der er enighed om en skærpelse på 10 dB for støj fra nye fly fra 1. januar 2006 og en procedure ved for recertificering af eksisterende fly.
- Inddragelse af operationelle procedurer og arealmæssig planlægning ved lufthavnene for at mindske støjgenerne.
- For emissionerne foreligger der ikke færdige anbefalinger fra CAEP (Committee on Aviation Environment Protection), men arbejdet fortsætter frem til ICAO samlingen. Der er enighed om et behov for flere ordninger for at reducere eller begrænse emissionerne fra international luftfart. En mulighed er handel med emissioner på længere sigt samt på kort sigt frivillige ordninger og emissionsrelaterede afgifter.

Rådskonklusionerne understreger vigtigheden af, at der i ICAO regi etableres retningslinier, som tillader regioner med presserende støjproblemer, at kunne tage de fornødne politiske skridt for at ramme operationen med de fly, der kun i dag marginalt lever op til den eksisterende standard for støj.

2. Gældende dansk ret

De gældende ICAO bestemmelser er implementeret i dansk ret.

3. Høring

Rådskonklusionerne har ikke været i høring.

4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsmæssige konsekvenser

Rådskonklusionerne skønnes ikke at få Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsmæssige konsekvenser.

5. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalget.

Dagsordenspunkt 6: Forslag til forordning om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA). KOM(2000) 595.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til Traktaten, særlig artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter art. 251 (fælles beslutningstagen).

På rådsmødet (transport) den 2. oktober 2000, præsenterede Kommissionen sit forslag til forordning om oprettelse af en myndighed for luftfartssikkerhed i Europa i form af et fællesskabsagentur. Forslaget omfatter tillige forslag til etablering af fælles regler inden for den civile luftfart, idet det er foreslået, at den eksisterende forordning om teknisk harmonisering (3922/91) skal ophæves.

Et europæiskagentur for luftfartssikkerhed skal erstatte de europæiske luftfartsadministrationers samarbejdsorganisation Joint Aviation Authorities (JAA). JAA har i dag 28 europæiske lande som medlemmer, herunder EU-medlemslandene.

JAA er baseret på en uformel aftale mellem luftfartsadministrationerne blandt de lande, der også er medlem af European Civil Aviation Conference (ECAC).

JAA's opgave er at udarbejde harmoniserede tekniske og operative bestemmelser på luftfartens område. Sådanne bestemmelser vedrører bl.a. luftfartøjers og andre luftfartsprodukters konstruktion, benyttelse og vedligeholdelse. Derudover udføres typecertificering af luftfartøjer, der herefter kan benyttes af medlemmerne som grundlag for nationale godkendelser.

De bestemmelser, som JAA vedtager, er ikke juridisk bindende, men anvendes dog i vidt omfang af JAA-medlemslandene. I Danmark bliver JAA-reglerne, de såkaldte JAR's (Joint Aviation Requirements), løbende indarbejdet i Bestemmelser for civil luftfart (BL).

JAA's effektivitet har til tider været udsat for kritik, blandt andet fordi der skal være fuldständig enighed mellem medlemslandene om de bestemmelser, som JAA udarbejder. Dette gør proceduren både vanskelig og langsom.

I medfør af Rådets forordning 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer indenfor civil luftfart, skal de bestemmelser, som vedtages af JAA, inkorporeres i bilaget til forordningen, hvorved de bliver gældende EU-ret. Ændringer til eksisterende JAR's inkorporeres gennem komitologiproceduren.

Forordningen foreskriver, at alle EU-medlemslande skal være medlem af JAA, for dermed at sikre harmoniseringen i fællesskabet.

Forordningen har ifølge Kommissionen ikke virket efter hensigten, idet inkorporeringsprocessen har vist sig at være ganske vanskelig, bl.a. i forbindelse med et betydeligt oversæt-

telsesarbejde af de omfattende tekniske regelsæt. I visse EU-lande kræves det nemlig, at al EU-lovgivning foreligger på nationalsproget, mens man i JAA traditionelt arbejder på engelsk.

Disse forhold har været medvirkende til, at Kommissionen i december 1996 forelagde Rådet en henstilling, hvorved Kommissionen ønskede bemyndigelse til at indlede forhandlinger om oprettelse af en europæisk organisation baseret på en konvention med ansvar for civil luftfartssikkerhed i Europa. Behandlingen i Rådet af denne henstilling medførte, at Rådet i juni 1998 nåede til enighed om indholdet af et forhandlingsmandat, hvorved Kommissionen fik bemyndigelse til at indlede forhandlinger med en række europæiske lande, der ikke er medlem af EU, om oprettelse af en sådan organisation.

Sagen har imidlertid ikke kunne bringes væsentlig frem grundet en række institutionelle og konstitutionelle problemstillinger, hvorfor der nu fokuseres på et europæiske agentur som løsningsmulighed.

Overordnet indebærer forslaget, at agenturet skal bistå Kommissionen med at udarbejde udkast til fælles standarder, udarbejde udtalelser til Kommissionen, assistere Kommissionen med henblik på udarbejdelse af gennemførelsesforanstaltninger og bidrage med teknisk, videnskabelig og administrativ ekspertise.

Agenturet kan endvidere selv vedtage vejledende tekstmateriale til brug for ensartet anvendelse af forordningen og de regler som udstedes i medfør heraf. Agenturet kan desuden selv udføre tekniske inspektioner m.v., kontrollere reglernes overholdelse og ikke mindst udstede, ændre eller inddrage typegodkendelser. Agenturet kan derudover agere, når særlige sikkerhedsmæssige forhold gør dette påkrævet.

Den egentlige vedtagelse af tekniske forskrifter m.v. skal ifølge forslaget ske i overensstemmelse med fællesskabsprocedurerne herom. Det vil sige enten vedtages efter forslag fra Kommissionen af Europa Parlamentet og Rådet eller gennem komitologiproceduren.

Forslaget indebærer, at der i forbindelse med regeludarbejdelse er en række aktører indblandet. Disse er Rådet og Parlamentet, Kommissionen, Kommissionen og medlemslandene gennem komitologiproceduren, agenturet og endelig de nationale luftfartsadministrationer.

Forslaget refererer til Chicago-konventionen, og i forslaget er optaget Anneks 8 som grundlag for regulering af forhold vedrørende luftdygtighedsområdet.

Agenturet vil inden for sit ansvarsområde blive ledet af en bestyrelse, hvori hvert EU-medlemsland er repræsenteret. Desuden er der repræsentanter fra kommissionen og repræsentanter fra Europa-Parlamentet. Beslutninger i bestyrelsen tages med kvalificeret flertal (2/3) og hvert medlem skal have én stemme.

Den daglige ledelse af agenturet skal varetages af en generaldirektør.

2. Gældende dansk ret

Fælles sikkerhedsmæssige bestemmelser på luftfartsområdet bliver løbende revideret med hjemmel i luftfartsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 769 af 16. august 2000, og bliver indarbejdet i Bestemmelserne for Civil Luftfart (BL'er).

3. Høring

Følgende organisationer og virksomheder er blevet anmodet om deres eventuelle kommentarer til forslaget: AOPA Danmark, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Cimber Air A/S, SAS Danmark A/S, Maersk Air, Muk Air, Premiair A/S, SAS Danmark Afdeling AX, Star Air A/S, Sterling European Airlines A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S, Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn og Dansam.

Cimber Air mener, at oprettelsen af et fælles Europæisk luftfartssikkerhedsagentur er mest hensigtsmæssigt for en fælles Europæisk udvikling indenfor luftfart.

Cimber Air er desuden af den opfattelse, at EASA bør have samme ansvar og beføjelser som Federal Aviation Authority, og at de nationale luftfartsmyndigheder som en følge deraf reduceres til lokal repræsentation af EASA. Cimber Air mener, at de samlede omkostninger ved udøvelse af luftfartsmyndighed i Europa, og dermed de gebyrer flyselskaberne betaler, ikke må stige, og at udgifter til EASA derfor skal modsvares af besparelser på de nationale budgetter.

SAS støtter fuldt ud tanken om at oprette ét Europæisk agentur for luftfartssikkerhed. Agenturets arbejde bør baseres på et stærkt og kompetent EASA, for dermed at sikre den nødvendige smidighed og hurtighed.

SAS er dog også af den opfattelse, at agenturet ikke skal begrænses til flyprodukter (f.eks. typecertificering af nye fly), men mener at agenturet også bør tage sig af vedligeholdelse, godkendelse af personale og flyveledelse, da disse opgaver er nært sammenhængende med luftfartssikkerheden.

Endeligt påpeger SAS, at EASA bør opbygges med udgangspunkt i medarbejdere og ekspertise i JAA og de nationale luftfartsmyndigheder, for at opretholde den detaljerede og komplekse viden, der er nødvendig i arbejdet med luftfartssikkerhed.

4. Lovgivningsmæssige, samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser

Forslagets vedtagelse kan medføre behov for ændringer i de administrative forskrifter (BL'er).

Forslagets vedtagelse forventes ikke at få samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser.

5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Forslagets formål er ifølge Kommissionen at etablere et højt, ensartet niveau af fælles bestemmelser på luftfartssikkerhedsområdet, hvorfor det i forslaget er anført, at forslaget er i overensstemmelse med ovennævnte principper.

6. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat om det tidligere forslag vedrørende oprettelse af en europæisk organisation for civil luftfartssikkerhed blev fremsendt til udvalget den 3. februar 1997.

Sagen har tidligere været nævnt i Folketingets Europaudvalg den 7. marts 1997, den 13. juni 1997, den 5. december 1997 og den 16. marts 1998 til orientering og den 12. juni 1998 med henblik på forhandlingsoplæg. Sagen har desuden været nævnt i udvalget den 27. november 1998, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, 23. juni 2000, den 29. september 2000 samt den 15. december 2000 til orientering.

Grundnotat om forslag om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur blev fremsendt til udvalget den 7. februar 2001. Supplerende grundnotat blev fremsendt den 1. marts 2001.

Dagsordenspunkt 7: Forslag til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, KOM(2000) 340, samt forslag til Rådets afgørelse om De Europæiske Fællesskabers godkendelse af konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen), KOM (2000) 446.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning om ændring af forordning 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 80, stk. 2. og skal vedtages efter Traktatens artikel 251 (tidl. art. 189 B), fælles beslutningstagen med Parlamentet.

Forslaget til Rådets afgørelse om godkendelse af Montreal-konventionen er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 80, stk. 2. og skal vedtages efter Traktatens art. 300, stk. 2, første led, og stk. 3, andet led, forudgående høring af Parlamentet.

Formålet med forslagene er at bringe Fællesskabets lovgivning i overensstemmelse med den nye konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, "Montreal-konventionen", som blev underskrevet den 28. maj 1999, og som skal afløse den 70 år gamle Warszawa-konvention. Såvel Danmark som Fællesskabet har underskrevet konventionen.

Montreal-konventionen indfører nye rammebestemmelser for luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved skader, der opstår under international lufttransport. Den indfører navnlig ubegrænset erstatningsansvar ved passagerers død eller tilskadekomst og højere erstatningsgrænser for bagage og ladning.

Montreal-konventionen omfatter al international lufttransport, mens forordning 2027/97 omfatter al passagertransport, der udføres af europæiske luftfartsselskaber, herunder også indenrigsflyvning i medlemsstaterne. De foreslåede ændringer af forordningen skal sikre ensartede regler for erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage på alle flyvninger, som udføres af europæiske luftfartsselskaber, på internationale ruter, ruter i Fællesskabet og indenrigsruter, både når det gælder ruteflyvning og charterflyvning.

Med vedtagelsen af forordning nr. 2027/97 sikredes EF's luftfartspassagerer en beskyttelse, som lå væsentligt over den, som Warszawa-konventionen kunne tilbyde.

Den grundlæggende erstatningsordning ved passagerers død eller tilskadekomst er således den samme i Montreal-konventionen og forordning nr. 2027/97. Begge indeholder en almindelig bestemmelse om ubegrænset erstatningsansvar. D.v.s., at luftfartsselskabet ikke kan afvise eller begrænse sit erstatningsansvar for krav på indtil 100.000 SDR (SDR = Special Drawing Rights, 1 SDR = ca. 11,3 kr. pr. 20. september 2000) pr. passager ved at bevise, at den pågældende passager selv har forvoldt eller bidraget til skaden.

Begge indeholder endvidere regler om erstatningsforskyd til ofrene og deres pårørende.

Erstatningsansvaret for bagage og tab, der skyldes forsinkelse, er derimod omfattet af Montreal-konventionen, men ikke af forordning 2027/97. Det er den væsentligste ændring i forhold til Fællesskabets nuværende forordning. Ved at indarbejde Montreal-konventionens bestemmelser herom sikres overensstemmelse mellem de nye internationale regler og Fællesskabets regler.

For bagage sættes der en almindelig grænse for Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar på 1000 SDR pr. passager. Ligesom i Montreal-konventionen gælder denne grænse ikke, hvis passagererne på indcheckningstidspunktet har afgivet en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet, selvom de kan blive bedt om at betale et ekstra beløb til luftfartsselskabet for at dække den øgede risiko.

Hvad angår tab på grund af forsinkelse, er erstatningsgrænsen på 4150 SDR pr. passager. Ligesom i Montreal-konventionen er EF's luftfartsselskaber ikke erstatningspligtige, hvis de kan bevise, at de har gjort alt hvad de kunne for at undgå skaden, eller det var umuligt for dem at gøre noget.

Ud over Warszawa- og Montreal-konventionens krav om information til passagererne om erstatningsansvaret ved en given rejse skal luftfartsselskaberne ifølge forordningsforslaget give alle forbrugere i Fællesskabet, som køber lufttransport, en enkel og let forståelig skriftlig redegørelse for de erstatningsgrænser, der finder anvendelse for den pågældende flyvning. Hvis hele transporten udføres af luftfartsselskaber fra Fællesskabet, skal den skriftlige redegørelse angive de erstatningsgrænser, som er fastsat i forordningen.

Kommissionen vil arbejde for, at Montreal-konventionen og forordningen træder i kraft samtidig.

Europa-Parlamentet har tiltrådt forslaget til Fællesskabets godkendelse af Montreal-konventionen den 16. januar 2001.

2. Gældende dansk ret

Bekendtgørelse af lov om luftfart nr. 769 af 16. august 2000 og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker.

3. Høring

Forslaget til forordning er sendt i høring hos de relevante organisationer mv.: Nordisk Flyforsikringsgruppe, Forsikring & Pension, Forbrugerrådet, Scandinavian Airlines System (SAS), Sterling European, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervenes Transportudvalg (ETU) og Maersk Air.

Forsikring & Pension samt SAS hilser forslaget velkomment, idet forslaget sikrer fuld overensstemmelse mellem de nye internationale regler og Fællesskabets regler.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at man kan tilslutte sig, at bagage og forsinkelse tilføjes Fællesskabets nuværende regler. Derudover har man forslag til nogle sproglige ændringer, herunder at forordningen bør gengive de relevante bestemmelser i Montreal-konventionen.

Maersk Air bemærker, at ændringsforslaget skal sikre fuld overensstemmelse mellem de nye internationale regler og Fællesskabets regler. Endvidere formoder Maersk, at der ved reguleringen ikke sker konkurrenceforvridning i forhold til jernbanetransport.

Endelig formoder Maersk vedrørende forslaget til art. 6 – hvorefter forbrugerne skal have en enkelt og let forståelig skriftlig redegørelse for grænserne for luftfartsselskabernes erstatningsansvar – at der for at undgå sprogmæssige uoverensstemmelser vil blive udarbejdet en autoriseret dansk oversættelse, i hvilken erstatningsansvarets grænser er gengivet.

Forbrugerrådet henviser til de foreløbige bemærkninger, som den europæiske forbrugerorganisation, BEUC, har udarbejdet. Det fremgår heraf, at BEUC hilser forslaget velkomment, og at organisationen er af den opfattelse, at det vil stille forbrugerne bedre, at bagage og forsinkelse indføres i Fællesskabets nuværende regler. For så vidt angår erstatningsansvaret for tab, beskadigelse og forsinkelse af bagage mener BEUC dog, at ansvarsgrænsen på 1000 SDR er for lav. Forbrugerrådet tilføjer i den forbindelse, at det forekommer urealistisk, at almindelige passagerer kan forventes at udforme en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet. Hvad angår erstatningsansvaret for passagerers død eller tilskadekomst ser BEUC gerne, at ansvarsgrænsen på 100.000 SDR helt bortfalder, alternativt sættes op, i Fællesskabslovgivningen. Endvidere havde BEUC gerne set oplysningspligten i den nuværende forordnings art. 6 bibeholdt, hvorefter "billetten eller et tilsvarende dokument", og ikke som i forslaget, "en enkel og let forståelig skriftlig redegørelse" skal indeholde oplysninger om ansvarsgrænserne for den pågældende flyvning. Det bør ifølge BEUC fremgå, at passageren skal have disse oplysninger senest på købstidspunktet. BEUC mener også, at der som i den nuværende forordnings art. 6 bør forefindes en bestemmelse, hvorefter luftfartsselskaber, der ikke er hjemmehørende i Fællesskabet og ikke anvender forordningens erstatningsbestemmelser, skal angive dette samt udlevere en formular med en redegørelse for deres betingelser til passagererne. Herudover foreslår BEUC, at forordningen træder i kraft så hurtigt som muligt og ikke afventer Montreal-konventionens ikrafttræden. Desuden foreslår BEUC, at der indføres en bestemmelse om "luftfartsbruger-værneting". Endelig foreslår BEUC, at Montreal-konventionens relevante bestemmelser indarbejdes i selve forordningen.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslagene skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark, men vil eventuelt indebære en ændring af luftfartsloven.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det skønnes, at der vil være tale om meget begrænsede konsekvenser, men forslagene vil kunne medføre højere billetpriser for flytransport.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen bemærker i forslaget, at eftersom der i Fællesskabet ikke skelnes mellem indenrigs- og udenrigsflyvning, og eftersom luftfartsselskaberne uhindret kan flyve over hele Fællesskabet, behandles spørgsmålet mest effektivt på Fællesskabsplan.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat om forordningsforslaget om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 6. oktober 2000.

Dagsordenspunkt 8: (evt.) etablering af et Fælles Europæisk Luftrum, KOM (1999) 614.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold.

På mødet den 17. juni 1999 anmodede Rådet (transport) Kommissionen om at forelægge Rådet en meddelelse om de seneste og løbende foranstaltninger, der tager sigte på at mindske lufttrafikforsinkelser og ophobning af lufttrafik i Europa, således at der kunne ske en vurdering af virkningen af sådanne foranstaltninger samt i givet fald træffes afgørelse om eventuelle nye initiativer.

Denne meddelelse (KOM(99)614) blev præsenteret på rådsmødet den 9.-10. december 1999, hvor Rådet noterede sig Kommissionens bredere strategi med hensyn til strukturelle reformer af lufttrafikreguleringen med henblik på at skabe et fælles europæisk luftrum. Rådet kunne tilslutte sig nedsættelse af en gruppe på højt niveau, med opgave at undersøge de relevante spørgsmål i Kommissionens redegørelse med henblik på at aflægge rapport til Rådet.

I dette arbejde har deltaget samtlige medlemslande, Norge og Schweiz med repræsentanter fra civile og militære luftfartsmyndigheder.

Rapporten fra denne gruppe på højt plan blev afgivet i december 2000.

Det forventes, at Kommissionen vil inkorporere indholdet af rapporten i en meddelelse med en konkretisering af de forslag til tiltag, navnlig med hensyn til de institutionelle aspekter, rapporten lægger op til.

Rapporten indeholder indledningsvis en beskrivelse af situationen i det europæiske luftrum i dag, hvor udviklingen af lufttrafikken giver anledning til en stigning i omfanget af forsinkelser grundet en uhensigtsmæssig struktur og utilstrækkelig kapacitet for den europæiske lufttrafikregulering.

Det påpeges i denne forbindelse, at den europæiske lufttrafikstyring er splittet i små (nationale) enheder, og at dette resulterer i en ineffektiv brug af den til rådighed værende kapacitet, samt at dette er medvirkende til, at systemet ikke kan følge med i den stigende efterspørgsel.

Herudover påpeges, at der er mangel på kvalificerede flyveledere. Derudover fremhæves, at den europæiske organisation for luftfartssikkerhed, EUROCONTROL, som også står for planlægning af den europæiske lufttrafik, ikke råder over en tilstrækkelig effektiv beslutningsproces og gennemførelsesbeføjelser, der er nødvendig for hurtig forbedring af situationen.

Rapporten understreger behovet for, at luftrummet betragtes som en ressource, som skal behandles som ét fælles europæisk luftrum over EU's territorium og qua EUROCONTROLS eksistens som et samlet Pan Europæisk luftrum. Endvidere understreges behovet for, at luft-

rummet indrettes og reguleres på europæisk niveau med udgangspunkt i trafikregulering i det øvre luftrum og under hensyn til anvendelsen af det nedre luftrum.

Rapporten påpeger, at der er behov for, at der i forbindelse med en forbedring af lufttrafikstyring i Europa skal ske en reform af de institutionelle ramme herfor.

Det skal sikres, at der eksisterer en regulerende myndighed, der skal varetage luftfartssikkerhedsmæssige aspekter, økonomisk regulering for levering af relaterede tjenesteydelser, indretning og design og anvendelse af europæiske luftrum, civil og militær koordination og samarbejde og endelig tekniske og operative aspekter.

Det anføres i rapporten, at disse aspekter falder indenfor fællesskabskompetencen.

Det påpeges i denne forbindelse, at EU's institutioner har etableret de mest velegnede institutionelle instrumenter med henblik på at sikre et effektivt regulerende system.

I denne forbindelse anfører rapporten, at EU råder over en beslutningsproces, der sikrer medlemsstaternes og Europaparlamentets politiske kontrol ved individuelle tiltag og ved fastlæggelse af en generel politik. Under EF-domstolens jurisdiktion sikres den umiddelbare anvendelighed af fælles beslutninger, hvorved der sikres en effektiv gennemførelse af foranstaltningerne på basis af en ensartet fælles forståelse heraf.

EU-systemet sikrer medlemsstaternes deltagelse i konsultations- og beslutningsprocessen, hvilket muliggør, at der tages højde for militære og civile interesser. Rapporten anfører endvidere, at integration af lufttrafikstyringsforhold i en generel fællesskabspolitik, muliggør anvendelse af fællesskabsinstrumenter, herunder særlig i forhold til finansiering, sociale forhold og fællesskabets eksterne relationer.

Herudover peger rapporten på nødvendigheden af, at Fællesskabet snarest optages som selvstændig medlem af EUROCONTROL grundet organisationens faglige ekspertise og på grund af ønsket om, at lufttrafikstyringsforhold skal gennemføres i et så stort antal lande som muligt.

Det antages i denne forbindelse, at EU-medlemskabet af EUROCONTROL vil indebære, at man ad denne vej kan løse en række af de vanskeligheder i forbindelse med den "svage" institutionelle struktur, som EUROCONTROL ifølge rapporten har i forbindelse med beslutningsprocessen, gennemførelse af de af EUROCONTROL vedtagne regler og den sociale dialog med sektoren.

Rapporten indeholder som bilag 2 en tidsplan for en lang række tiltag, der skal ske på henholdsvis kort-, mellemlangt og langt sigt med henblik på at skabe de nødvendige forbedringer for udnyttelse af det europæiske luftrum.

Rapporten omtaler muligheden for, at man senere på søjle 2 vil kunne overveje at styrke samarbejdet mellem luftværnene for at sikre en bedre udnyttelse af luftrummet. Der er i den forbindelse i en fodnote en omtale af det danske forsvarsforbehold. Såfremt der senere fremsæt-

tes forslag om regulering på søjle 2, må man konkret fra dansk side vurdere, hvorvidt forslaget har indvirkning på forsvarsområdet.

2. Høring.

Følgende organisationer m.v. har været hørt om rapportudkastet:

AOPA Danmark, Cimber Air A/S, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SAS Danmark A/S, Maersk Air, Muk Air, Premier A/S, SAS Danmark Afdeling AX, Star Air A/S, Sterling European Airlines A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S, Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn, Dansam.

I den forbindelse har Erhvervenes Transportudvalg understreget behovet for et fælles europæisk luftrum uden nationale grænser som forudsætning for en forøgelse af kapaciteten i luftrummet. Endvidere udtalt, at luftfartsselskaber og passagerer påføres store årlige tab på grund af forsinkelser og følgerne heraf. Endelig er det påpeget, at de betydelige beløb, der betales til overflyvningsafgifter, burde anvendes til en modernisering af luftkontrolsystemer.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning har udtalt, at man kraftigt kan anbefale, at der tages skridt til en bedre udnyttelse af luftrummet og at rapporten viser vej til en optimal udnyttelse, selv om der er tale om et ambitiøst projekt. I den forbindelse peger sammenslutningen på spørgsmålet om eventuel suverænitetssafgivelse samt på behovet for, at der ikke foretages større investeringer, før arbejdet med delprojekter viser en berettigelse herfor i hvert enkelt tilfælde.

Dansk Flyvelederforening har bl.a. anført, at man har den generelle opfattelse, at det er nødvendigt, at der allerførst skal træffes beslutning om, hvad man vil med fremtidens Air Traffic Management. Det er anført, at før der er lavet en prioritering af forsvars-, miljø-, og trafikpolitiske anliggender kan man ikke gennemføre en målrettet udvikling af det eksisterende Air Traffic Managementsystem.

SAS har foreløbig anført, at man anser rapporten som en værdifuld analyse af den prekære lufttrafiksituation i Europa, og at rapporten påpeger de områder, hvor der skal sættes ind. Der er anført, at den regulerende kompetence bør ligge hos de europæiske institutioner, nemlig Kommissionen, Europaparlamentet og Rådet, og at EUROCONTROL bør fungere som ekspertorgan. SAS har dog anført, at man stiller sig noget kritisk med hensyn til den foreslåede tidsplan, men er tilfreds med, at rapporten lægger op til, at det videre arbejde vil ske med deltagelse af brugerne.

3. Tidligere forlæggelse for Folketingets Europaudvalg.

Grundnotat om meddelelsen, KOM (1999) 614, er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. februar 2000. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 23. juni og 15. december 2000. Aktuelt notat er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 16. juni og 7. december 2000.

Dagsordenspunkt 9: Forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje. KOM(2000) 7.

Genoptryk af aktuelt notat af 7. december 2000 – ændringer markeret med kursiv.

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 13. september 2000. Det er fremsat under henvisning til traktaten, særlig artikel 71, 73 og 89 og vil skulle vedtages efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Det er hensigten, at forslaget skal erstatte forordning 1191/69 som ændret ved forordning 1893/91, der ophæves ifølge forslaget.

Forordningen finder anvendelse på national og international varetagelse af offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje. Hvis der i henhold til EU's direktiver om udbud af tjenesteydelser eller forsyningsvirksomhed kræves udbud, finder reglerne i disse direktiver anvendelse på udbuddet.

Forslaget indeholder en forpligtelse for medlemsstater til at sikre persontrafiktjenester "af den fornødne høje kvalitet og med den fornødne dækning".

Forslaget indebærer, at hvis offentlige myndigheder ønsker at give finansiell kompensation for offentlig service forpligtelser eller at meddele enerettigheder, skal det ske på basis af kontrakter om offentlig trafikbetjening. Sådanne kontrakter skal som hovedregel indgås på grundlag af åbent udbud. Kontraktperioden skal have en maksimal gyldighedsperiode på 5 år bortset fra tilfælde, hvor operatøren ifølge kontrakten er ansvarlig for rullende jernbanemateriel, andre transportmidler af særlig teknisk natur eller infrastruktur, der har en længere afdragsperiode end 5 år.

I visse tilfælde kan de kompetente myndigheder indgå kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende jernbane-, metro, eller light rail-trafiktjenester uden forudgående udbud:

- Hvis det er nødvendigt for at opfylde nationale eller internationale sikkerhedsnormer på området.
- Hvis alle andre løsninger ville medføre ekstra udgifter til at sikre samordningen mellem operatøren og infrastrukturforvalteren, og disse udgifter ikke ville blive modsvaret af ekstra indtægter.
- Hvis en operatør foreslår et nyt initiativ, der sikrer trafikbetjeningen i et område, hvor der ikke tidligere har været nogen, kan operatøren få eneret til at varetage denne nye tjeneste under forudsætning af, at der ikke ydes finansiell kompensation.

Udbudskravet gælder ikke for kontrakter med en anslået værdi af under 400.000 EUR på årsbasis. Hvis en kompetent myndighed kun indgår én kontrakt vedrørende offentlig tjeneste gælder udbudskravet kun, hvis kontrakten har en anslået værdi på over 800.000 EUR på årsbasis.

Den kompetente myndighed kan endeligt indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening efter en forenklet udbudsprocedure – ”kvalitetssammenligning”. Proceduren kan anvendes, hvor der meddeles enerettigheder, men ikke gives støtte med offentlige midler.

Forslaget indeholder en række ”sikkerhedsklausuler”:

- En kompetent myndighed kan kræve, at op til halvdelen af de trafiktjenester, der er omfattet af en kontrakt gives i underentreprise til en tredjepart.
- En kompetent myndighed kan beslutte ikke at indgå en kontrakt med en operatør, der som følge af kontrakten ville kontrollere mere end en fjerdedel af det relevante marked for passagerbefordring.
- Hvis en kontrakt indebærer en eneret, kan den kompetente myndighed forlange, at den valgte operatør overtager de ansatte, der tidligere har varetaget trafiktjenesten i samme omfang som hvis reglerne for virksomhedsoverdragelse havde været gældende.
- De kompetente myndigheder kan med forbehold af anden gældende EF-ret forlange, at den valgte operatør etablerer sig i den pågældende medlemsstat.

De kompetente myndigheder kan uden forudgående udbud fastsætte minimumskriterier, som alle operatører skal opfylde, og kompensere for de hermed forbundne omkostninger. Det er en betingelse, at alle operatører har adgang til compensationen på et ikke-diskriminerende grundlag. Compensation for omkostninger må maksimalt udgøre en femtedel af værdien af en operatørs tjenester. Hvis et minimumskriterium angår begrænsning af takster, kan det kun finde anvendelse på visse kategorier af passagerer (pensionister, børn m.v.).

Kompensation der udbetales i henhold til forordningen skal ikke anmeldes til Kommissionen efter statsstøttere reglerne.

Forslaget indeholder bestemmelser om proceduren for åbent udbud eller kvalitetssammenligning. Der skal ske offentliggørelse i EF-tidende. Udvælgelseskriterierne og kriterierne for indgåelse af kontrakten skal som minimum være baseret på en liste af kriterier, der er nævnt i forslaget, f.eks. forbrugerbeskyttelsesfaktorer, takstniveauer for forskellige grupper af borgere og integrering af forskellige trafiktjenester.

Medlemsstaterne skal hvert år sende Kommissionen oplysninger om indgåede kontrakter samt en oversigt over omfanget og indholdet af de generelle regler eller minimumskriterier.

Trafiktjenester, der er omfattet af kontrakter om offentlig servicetrafik skal holdes regnskabsmæssigt adskilt fra en operatørs øvrige aktiviteter.

Forslaget indeholder en overgangsbestemmelse, hvorefter ordninger, kontrakter og arrangementer, der ikke er i overensstemmelse med forordningen ophører tre år efter forordningens ikrafttrædelse. Perioden kan forlænges til højst seks år i de tilfælde, hvor tilbagebetalingsperioden for investeringer i sporinfrastruktur ikke er afsluttet inden for de tre år.

2. Gældende dansk ret

- Lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v.

- Lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, som ændret ved lov nr. 1230 af 27. december 1996, lov nr. 289 af 18. maj 1998, lov nr. 355 af 2. juni 1999 og lov nr. 399 af 2. juni 1999.
- Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493, som ændret ved lov nr. 1230 af 27. december 1996, lov nr. 289 af 18. maj 1998 og lov nr. 399 af 2. juni 1999.
- Lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., som ændret ved lov nr. 1074 af 20. december 1995.

3. Høring

Forslagene har været sendt i høring hos følgende organisationer m.v.: Forbrugerrådet, Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune, Øresundsbro Konsortiet, Amsrådsforeningen, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Dansk Transportforskning, Danske Busvognmænd, DSB, Erhvervenes Transportudvalg, Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser, Hovedstadens Udviklingsråd, Jernbanearbejdernes Fagforening, Kommunernes Landsforening, NOAH-Trafik, Privatbanen Sønderjylland, Privatbanernes Fællesrepræsentation, Specialarbejderforbundet i Danmark, Sund og Bælt Holding A/S, Transportrådet.

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

DSB fremfører, at jernbaneoperatører har brug for fleksible og kommercielt fokuserede kontrakter. Kontraktforholdet bør være ligevægtigt og ikke ensidigt dikterede krav til operatørerne. DSB mener, at det er vigtigt, at princippet om udbud ikke fører til komplicerede procedurer, tab af markedsfokus og effektivitet i organiseringen af markederne.

DSB mener, at der er behov for længere kontraktperioder end 5 år i jernbanesektoren. DSB mener desuden, at bestemmelsen om, at den valgte operatør kan blive forpligtet til at give op til halvdelen af værdien af trafiktjenesterne i underentreprise er i modstrid med ønsket om optimering af det samlede servicetilbud og vil hæmme forretningsmæssig styring. Endeligt mener DSB, at bestemmelsen om, at en kompetent myndighed kan beslutte ikke at indgå kontrakter med en operatør, der herved ville kontrollere mere end 25% af det relevante marked for offentlig personbefordring, vil medføre tvungen opløsning af eksisterende selskaber.

NOAH-trafik mener, at en liberalisering af den kollektive trafik hverken er til fordel for de rejsende eller samfundet, idet NOAH-trafik bl.a. mener, at markedsåbning vil medføre, at kun de største operatører vil overleve og vil medføre en forringelse af arbejdsmiljøet. NOAH-trafik mener, at det i forslaget bør præciseres, hvordan forslagets begreb "fornøden offentlig personbefordring" skal defineres, og at forslaget mangler kvalitetsmål for passagerne.

NOAH-trafik mener, at der i stedet for øget konkurrence bør sættes på koordination og teknisk-administrativt samarbejde omfattende koordination af køreplaner, billetter og rabatter og af den tekniske infrastruktur.

Kommunernes Landsforening (KL) mener,

- at beslutningen om, hvorvidt den offentlige trafikbetjening skal udføres af de offentlige myndigheder selv bør være et lokalt/regionalt anliggende,
- at de i forslaget angivne tildelingskriterier for udbudte kontrakter er uklare,
- at det er uklart, om den lokale takstkompetence berøres af forslaget,
- at det er uklart, om den kommunale ikke-erhvervsmæssige buskørsel er omfattet af forslaget,
- at afgrænsningen mellem forslaget og udbudsdirektiverne er uklar,
- at 5-årige kontraktperioder er for korte,
- at tærskelværdien for udbudskravet er sat for lav, når der er tale om at indgå aftaler med flere operatører,
- at det er uklart, hvilke udbudsformer, der kan benyttes,
- at det er uklart, om den kommunale færgefart er omfattet af forslaget, og
- at der er tale om en unødvendigt administrativt ekstraarbejde, når forslaget stiller krav om indrapportering hvert år.

4. Lovgivningsmæssige-, statsfinansielle- og samfundsøkonomiske konsekvenser

Hvis forslaget gennemføres, vil der være behov for mindre justeringer i lov om hovedstadsområdetets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

Det forventes, at udbud af jernbanetrafik virker i retning af lavere omkostninger. Et relativt hurtigt udbud af hele togtrafikken vil dog forudsætte en betydelig omstilling, hvis økonomiske konsekvenser kan være vanskelige at vurdere.

Erfaringerne viser, at udbud af bustrafik umiddelbart medfører relativt store besparelser for kommuner og amter, som dog reduceres lidt i løbet af nogle år.

5. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

Kommissionen nævner ikke proportionalitetsprincippet.

Subsidiaritetsprincippet bliver nævnt af Kommissionen i forbindelse med spørgsmålet om fastsættelse af grundlæggende fælles procedurer, der skal overholdes af de kompetente myndigheder, når de indgår kontrakter om offentlig trafikbetjening eller fastsætter minimumskriterier for varetagelsen af offentlig transport. Det nævnes, at sådanne grundlæggende fælles procedurer bør levne de kompetente myndigheder i medlemsstaterne mulighed for at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening eller fastsætte minimumskriterier for varetagelsen af offentlig transport under hensyntagen til særlige nationale eller regionale omstændigheder, hvad enten disse er retlige eller konkrete.

6. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget.

Grundnotat oversendt til Europaudvalget den 8. november 2000. *Aktuelt notat oversendt til Europaudvalget den 7. december 2000. Sagen blev nævnt i Europaudvalget den 15. december*

2000 til orientering. Desuden var der samråd om sagen i Folketingets Europaudvalg den 2-marts 2001.

Dagsordenspunkt 10. Forslag til ændring af Rådets forordning (EEC) nr. 881/92 om adgang til markedet for vejgodstransport angående fælles chaufførattest (tredjelandshauffører) KOM (2000) 751.

Revideret notat

1. Baggrund og indhold.

Forslaget fremsættes under henvisning til traktatens art. 71 og vil skulle vedtages efter artikel 251, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Parlamentet.

I henhold til den gældende forordning (EEC) nr. 881/92 om adgang til markedet for vejgodstransport, skal international vejtransport for fremmed regning ske i henhold til en fællesskabstilladelse. Denne tilladelse dokumenterer, at indehaveren af denne må udføre international vejgodstransport i fællesskabet i overensstemmelse med såvel fællesskabets regler som med reglerne i den pågældende medlemsstat om adgang til vognmandserhvervet. Det er blandt andet påkrævet, at tilladelsen skal medbringes under kørslen og fremvises til politiet på forlangende.

Kommissionen foretog i august 1999 en undersøgelse i medlemsstaterne for at måle omfanget af problemet med ulovlig anvendelse af chauffører og problemer med håndhævelse af reglerne. Der blev i denne forbindelse konstateret behov for muligheden for at kunne kontrollere, om en chauffør ifølge reglerne i vognmandens etableringsland har tilladelse til at udføre international vejgodstransport på vognmandens vegne.

Da der imidlertid ikke eksisterer en fællesskabsattest for chauffører, som dokumenterer, at den pågældende chauffør har tilladelse til at udføre international vejgodstransport med det pågældende køretøj, har dette medført vanskeligheder navnlig i forbindelse med kontrollen af ulovlig anvendelse af chauffører.

Dette forhold er således baggrunden for, at der med det foreliggende ændringsforslag foreslås indført en fællesskabsattest, der vil medføre, at de kontrollerende myndigheder i fællesskabslandene kan gennemføre en nem og effektiv kontrol af, om føreren af et køretøj må udføre international vejgodstransport.

Attesten skal udelukkende anvendes til dokumentation for, at den udstedende medlemsstats lovgivning om ansættelsesforhold er overholdt, således at fortolkningsdetaljerne overlades til den enkelte medlemsstat.

Kommissionens forslag har følgende indhold:

- Fællesskabsattesten for chauffører udstedes af den kompetente myndighed i medlemsstaten til enhver transportvirksomhed, som har en fællesskabstilladelse gældende for hver af virksomhedens chauffører eller chaufførvikarer og som anvender chauffører i overensstemmelse med pågældende medlemslands lovgivning på området.

- Attesten er kun påkrævet for chauffører, der udfører international kørsel for indehaveren af en fællesskabstilladelse.
- Chaufføren skal medbringe en kopi af attesten.
- Gyldighedsperioden for attesten skal være max. 5 år.
- Attesten udstedes til dokumentation af, at chaufføren er ansat i henhold til den pågældende medlemsstats lovgivning om ansættelsesforhold på området. Da den enkelte medlemsstat selv vælger den form, hvorunder ændring af forordningen skal implementeres, medfører det blandt andet, at en chauffør, som allerede har en tilsvarende national legitimation, automatisk kan få udstedt en sådan attest.
- Attesten kan nægtes udstedt eller fornyet, såfremt indehaveren af en fællesskabstilladelse ikke opfylder betingelserne for udstedelse af attesten eller har afgivet ukorrekte oplysninger i forbindelse med udstedelse af attesten.
- I tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser af reglerne kan fællesskabstilladelsen midlertidigt eller varigt tilbagekaldes og fællesskabsattesten for chauffører kan tilbagekaldes. Beslutning om sanktioner skal træffes på grundlag af alvorligheden af overtrædelserne og det antal tilladelser indehaveren har.
- I tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser af reglerne kan udstedelse af fællesskabsattesten for chauffører annulleres eller tilbagekaldes. Der kan knyttes betingelser for udstedelse af attesten for at hindre misbrug.

På basis af drøftelserne på rådsmødet (transport) den 20.-21. december 2000 er grundlaget for forhandlingerne om forslaget nu, at krav om chaufførattest kun skal gælde for chauffører fra ikke-EU-lande.

2. Gældende dansk ret

Området er reguleret i godskørselsloven - Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 64 af 25. januar 2000 om lov om godskørsel – og i Færdselsstyrelsens bekendtgørelse nr. 188 af 20. marts 2000 om godskørsel.

3. Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring hos følgende organisationer mv.:

Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Erhvervenes Transportudvalg, Specialarbejderforbundet i Danmark, Konkurrencestyrelsen og Det Danske Handelskammer.

Dansk Transport og Logistik (DTL) og Erhvervenes Transportudvalg (ETU) har på det nuværende grundlag – dvs. at alene chauffører fra ikke EU-lande omfattes -udtalt, at indførelse af en ordning med chaufførattester ikke decideret sikrer mod "social dumping" – i det omfang

dette i øvrigt måtte finde sted. DTL og ETU er således fortsat af den opfattelse, at andre løsningsmuligheder burde have været overvejet, før en egentlig forordningsændring søges gennemført inden for området for markedsadgang. Det kan imidlertid ikke afvises, at attestkravet vil kunne medføre, at andre EU-lande – såsom Tyskland og Frankrig – frafalder deres nuværende nationale krav om ansættelsesbeviser, visumdokumentation m.v. i forhold til vejtransporten.

Det ligger endvidere fast, at transportministrene på Rådsmødet den 20. – 21. december 2000 traf den principielle beslutning om, at der bør indføres en sådan chaufførattest i Fællesskabet. Samtidig er forslaget nu begrænset til kun at omfatte statsborgere fra 3. lande, hvilket også efter DTL's og ETU's vurdering vil reducere den administrative byrde ganske væsentligt i forhold til det oprindelige forslag.

På denne baggrund kan DTL og ETU efter omstændighederne som udgangspunkt støtte en positiv dansk holdning til forslaget i sin nuværende form.

Det er dog af væsentlig betydning for erhvervet, at det samtidig sikres, at chauffører fra 3. lande, der måtte have arbejds- og opholdstilladelse i en anden EU-medlemsstat end Danmark, kan anvendes af danske virksomheder på lige fod med EU-statsborgere – f.eks. tyske chauffører.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Forordningens bestemmelser vil kræve ændring af godskørselslovgivningen.

Det skønnes, at forslaget ikke vil medføre statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser mv.

Forslaget antages i dets nuværende form ikke at medføre samfundsøkonomiske konsekvenser, men vil bidrage til at skabe mere ordnede forhold for anvendelse af chauffører.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

I overensstemmelse med principperne i traktatens art. 5, kan hensigten med forslaget ifølge Kommissionen mest hensigtsmæssigt opnås på fællesskabsniveau.

7. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen blev nævnt til orientering på mødet i Folketingets Europaudvalg den 15. december 2000. Grundnotat er oversendt den 1. februar 2001.

Dagsordenspunkt 11: Ændret forslag til direktiv vedrørende et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger KOM (2000) 759.

Genoptryk af grundnotat af 29. januar 2001.

1. Baggrund

Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktatens artikel 71 og skal vedtages efter artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Der findes i øjeblikket ingen EU-lovgivning om kørselsrestriktioner for lastvogne. I øjeblikket kan EU-medlemsstaterne således frit indføre kørselsrestriktioner på deres eget område, forudsat at reglerne ikke er diskriminerende. De eksisterende kørselsforbud varierer fra medlemsstat til medlemsstat, hvilket vanskeliggør kørsel over længere distancer uden omfattende afbrydelser.

I maj 1998 fremlagde Kommissionen et forslag til Rådet om et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger KOM (1998) 115 final.

Et stort mindretal af medlemsstaterne tilkendegav deres modstand mod forslaget og på baggrund heraf har Kommissionen revideret forslaget.

2. Kommissionens reviderede forslag.

Det reviderede forslag omfatter kun international godstransport på det Transeuropæiske Netværk (TEN-R). Medlemsstaterne vil fortsat have retten til at fastsætte ubegrænsede kørselsrestriktioner for alle andre veje end "TEN-R-veje" og for al national transport.

Forslaget har følgende indhold:

Det foreslås, at medlemslandene kan indføre kørselsrestriktioner for tunge køretøjer på "TEN-R-veje" i weekends om vinteren fra lørdag kl. 22.00 til søndag kl. 22.00 og i sommerperioden fra kl. 07.00 om lørdagen og – om ønsket – uafbrudt til kl. 22.00 søndag aften eller mellem kl. 22.00 umiddelbart før en offentlig ferie til kl. 22.00 på selve dagen af en offentlig ferie.

Medlemsstaterne må ikke indføre kørselsrestriktioner på tunge køretøjer i international transport, som er strengere end for køretøjer i national transport.

Medlemslandene kan opretholde de restriktioner, som var trådt i kraft den 1. november 2000, og som er strengere end de i forslaget fastsatte restriktioner. Fremtidige ændringer af sådanne restriktioner kan kun gennemføres i overensstemmelse med reglerne i forslaget.

Medlemslandene kan gennemføre yderligere restriktioner, såfremt international godstransport undtages herfra. Kommissionen skal – med assistance af en komité – undersøge en medlemsstats anmodning om en sådan udvidelse inden for 2 måneder.

Medlemsstater skal kunne begrænse godstransport (om natten), såfremt støjen overskrider de af fællesskabet fastsatte grænser. Endvidere kan restriktionerne forlænges i særlige tilfælde begrundet i miljøforhold, trafiksikkerhed og sociale hensyn. Kommissionens godkendelse til at indføre restriktionerne skal indhentes, ligesom tiltagene skal indeholde en analyse, som retfærdiggør, at restriktionerne er proportionelle i forhold til alternative trafikreguleringer. Endvidere skal effekten heraf kvantificeres på basis af en række nærmere angivne kriterier.

Endelig kan medlemslandene gennemføre særlige restriktioner på dage og på veje, hvor der er særlig tæt trafik, f.eks. på grund af ferie, særlige miljøforhold, vejvedligeholdelse eller vejforhold.

Herudover indeholder forslaget bestemmelser om Kommissionens godkendelse af restriktioner, udarbejdelse af årlige rapporter, nedsættelse af komité, bilag til forslaget med angivelse af hvilke køretøjstyper og transporter, som skal undtages fra restriktioner, samt bestemmelser om sanktioner.

2. Gældende dansk ret

Der findes ingen kørselsrestriktioner i Danmark. Færdselsloven indeholder ikke mulighed for indførelse af generelle landsdækkende kørselsforbud for lastbiler på f.eks. søn- og helligdage.

3. Høring.

I forbindelse med Kommissionens forslag i 1998 blev der foretaget en høring af de relevante parter, og den viste – trods et ønske fra vognmandserhvervets side, om at international transport som udgangspunkt skal være friholdt for kørselsforbud - opbakning til at kørselsforbud kun må gælde i bestemte tidsrum, der er ensartet i alle lande. Forslaget blev således støttet bl.a. ud fra en betragtning om det ønskværdige i, at kørselsrestriktionerne bliver transparente for erhvervslivet og de europæiske transportvirksomheder.

Trafikministeriet har i forbindelse med Kommissionens reviderede forslag foretaget en ny høring af de berørte organisationer: Dansk Transport og Logistik (DTL), Erhvervenes Transportudvalg (ETU), Danske Busvognmænd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Det Danske Handelskammer.

Følgende organisationer har bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Transport og Logistik (DTL) kan som udgangspunkt støtte indførelsen af harmoniserede regler på dette område.

DTL finder dog, at det reviderede forslag er mindre optimalt end Kommissionens oprindelige forslag.

DTL bemærker, at kørselsforbud virker handelshindrende for stater beliggende i fællesskabets randområder, herunder særligt de nordiske lande, idet eksempelvis levering mandag morgen ofte umuliggøres for danske erhvervs- og transportvirksomheder. Restriktionerne medfører derfor, at virksomheder placeret mere centralt i Europa får en konkurrencefordel

frem for eksempelvis danske.

DTL finder på baggrund heraf, at en række ændringer bør indføres i forslaget, bl.a. at kørselsforbud på søndage i vinterperioden og på helligdage bør indskrænkes til perioden søndag kl. 00.00 til søndag kl. 22.00 og i sommerperioden til perioden søndag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00.

Det skal sikres, at medlemsstaterne benytter samme krav til dokumentation af lydmissioner, samt at der i forbindelse med kørselsforbud af miljømæssige årsager indføres specifikke bestemmelser om, hvilke luftmissioner, der betegnes som skadelige. Det skal i forbindelse med kørselsforbud under vedligeholdelse af infrastruktur præciseres, at der skal være tale om reparationsarbejde, der ubetinget nødvendiggør lukning af vejen. Ligesom kørselsforbud på grund af særligt vejrlig for at undgå misbrug skal være begrundet i vejrforhold, der er til direkte fare for infrastrukturen eller køretøjerne.

De generelle undtagelser bør udvides til også at omfatte transport af levende dyr.

Endelig bør der indføres en kompetence til Kommissionen til at forbyde restriktioner, der virker konkurrenceforvridende, diskriminerende eller fremstår som en teknisk handelshindring.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) finder, at såvel af logistiske som miljømæssige årsager helst, at der ikke var kørselsrestriktioner, men har forståelse for, at der med de nuværende restriktioner bør skabes en harmonisering for at undgå de skadelige virkninger, som ukoordinerede kørselsrestriktioner påfører det indre marked.

ETU finder, at også transport af potteplanter bør undtages fra kørselsrestriktioner.

Det specifikke problem for danske blomsterproducenter er, at de pga. kørselsforbud i Tyskland om søndagen ikke vil kunne nå visse af de tyske markeder med potteplanter, hvis de først må begynde transporten søndag kl. 22.00.

ETU finder, at dette er konkurrenceforvridende i forhold til hollandske blomsterproducenter, der ikke har det samme tidsmæssige problem med at kunne nå samme dele af det tyske marked. Kørselsrestriktionen må således opfattes som en teknisk handelshindring.

Det har hidtil været praksis, at den delstat, hvor transport kører ind i Tyskland, har givet en fritagelse for kørselsforbuddet. ETU frygter, at direktivforslaget bevirker, at det ikke vil være tilfældet fremover.

4. Lovgivnings- og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Begrænsning af eller øget gennemsigtighed i kørselsrestriktionerne vil medføre positive økonomiske konsekvenser for transporterhvervet ved kørsel i udlandet.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen anfører, at formålet med forslaget bl.a. er at reducere de negative konsekvenser for friheden til at transportere gods. Da det ikke i tilstrækkelig grad kan opnås af medlemsstaterne selv, har det været nødvendigt at fremsætte nærværende forslag til direktiv, som ikke går ud over, hvad der er nødvendigt i henhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

7. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. oktober 1999 og den 15. december 2000. Der henvises til grundnotat af 29. januar 2001. Der henvises tillige til grundnotat af 17. juli 1998 vedrørende KOM (98)115.

Dagsordenspunkt 12: Forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons. KOM(2000)815.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget er modtaget i Rådssekretariatet den 8. december 2000 under henvisning til artikel 71, stk.1 EF, og vedtages efter artikel 251 EF, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet.

I henhold til artikel 153 EF pålægges Fællesskabet at bidrage til beskyttelsen af forbrugernes sundhed, sikkerhed og økonomiske interesser med henblik på at sikre et højt forbrugerbeskyttelsesniveau.

Direktivforslaget har til formål at øge trafikikkerheden for alle, der befinder sig i et køretøj i trafikken, således både børn og voksne. Anvendelsen af barnefastholdelsesordninger bidrager til en betydelig nedsættelse af omfanget af kvæstelser i tilfælde af en trafikulykke, ligesom det forventes, at et betydeligt antal af dødsulykker med passagerer i busser kan forhindres såfremt passagerer i busser anvender sikkerhedsseler, når disse findes.

Direktivforslaget er et ændringsforslag til det eksisterende direktiv 91/671/EØF vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer under 3,5 tons, og består af tre dele:

1. Obligatorisk anvendelse af barnefastholdelsesordninger (uden de i direktiv 91/671/EØF mulige undtagelsesmuligheder for børn mellem 3 og 12 år). Samt bestemmelse om, at barnefastholdelsesordninger skal være godkendt efter den tekniske standard ECE-regulativ 44.03, dets ækvivalent eller enhver senere tilpasning heraf.
2. Forbud mod anvendelse af bagudvendte barnefastholdelsesordninger på forsædet i passagersiden i biler med airbag medmindre airbaggen er deaktiveret.
3. En udvidelse af selepligten i direktiv 91/671/EØF til at gælde alle førere og passagerer i alle køretøjer, d.v.s. også i busser og lastbiler.

Ad 1. Ifølge direktiv 91/671/EØF skal børn under 12 år med en legemshøjde under 150 cm fastholdes af en barnefastholdelsesordning tilpasset barnets højde og vægt. Der findes imidlertid mulighed for, at børn på 3 år eller derover fastholdes af en voksenfastholdelsesordning. Derudover har medlemsstaterne mulighed for, at tillade, at børn under 3 år ikke fastholdes af et særligt fastholdelsessystem på bagsæderne, hvis et sådant ikke er til rådighed i køretøjet. Disse undtagelsesmuligheder foreslås nu slettet, således, at alle børn under 12 år uanset, hvor de er placeret i køretøjet, skal anvende en barnefastholdelsesordning tilpasset barnets højde og vægt.

De store fremskridt, der er sket indenfor de sidste 25 år vedrørende fastholdelsesanordninger for børn, er alle medtaget i ECE-regulativ 44.03, der således indeholder de nyeste forbedringer og fornyelser blandt andet for så vidt angår afprøvningsprocedurer og styrke.

Ad 2. Bagudvendte barnefastholdelsesanordninger til små børn er langt den sikreste form for fastholdelse af disse børn i forbindelse med kørsel. Såfremt fastholdelsesanordningen placeres på forsædet i passagersiden og en eventuel airbag udløses kan dette medføre en stor risiko for alvorlige kvæstelser. Køretøjer med airbag i passagersiden skal ifølge direktiv 2000/3/EF være forsynet med et mærke, som gør føreren af køretøjet opmærksom på denne risiko. Bagudvendte barnefastholdelsesanordninger er ligeledes forsynet med en advarsel om den omtalte risiko. For at forhindre, at små børn på trods af disse advarsler placeres bagudvendt på forsædet i passagersiden, hvor der findes en airbag, skal det forbydes at placere bagudvendte barnefastholdelsesanordninger på forsædet i passagersiden, medmindre en eventuel airbag er deaktiveret.

Ad 3. I Direktiv 91/671/EF gælder der en seleanvendelsespligt for personbiler under 3,5 tons. Det herværende direktivforslag søger at udvide seleanvendelsespligten til at gælde alle køretøjer, hvis disse er udstyret med seler. Under henvisning til nærhedsprincippet ønsker direktivforslaget ikke at placere ansvaret for anvendelsen af sikkerhedsseler, men statuerer dog en oplysningspligt, hvorefter passagerer i minibusser, busser og lastbiler informeres om seleanvendelsespligten på en måde, som operatøren finder hensigtsmæssig.

2. Gældende dansk ret

I henhold til færdselslovens § 80, stk. 2, skal børn under 3 år i stedet for sikkerhedssele anvende barnestol eller andet tilpasset sikkerhedsudstyr. Børn, der er fyldt 3 år, men ikke 7 år kan i stedet for sikkerhedssele anvende særligt tilpasset sikkerhedsudstyr (f.eks. selepude).

I Færdselsstyrelsens bekendtgørelse af 13. marts 2000 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr fremgår det af punkt 10.07.001 (2), at ved sæder bortset fra førersædet, hvor der er monteret airbag, skal der være en advarsel mod brug af bagudvendende barnestol.

EU-reglerne om montering af sikkerhedsseler i køretøjer er ikke alle obligatoriske, men er alle gennemført i Danmark.

I henhold til færdselslovens § 80, stk. 1, skal en person, der under kørsel i bil, motorcykel eller knallert benytter en siddeplads forsynet med sikkerhedssele, benytte denne sele.

3. Høring

Der er foretaget en høring af de berørte organisationer m.v.:

Amtsrådsforeningen, AUTIG, Bestillingskontorernes Sammenslutning, Brancheforeningen for Limousine Service i Danmark, Bus Danmark A/S, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Kørelærer Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Taxi Forbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danmarks Transportforskning, Danske Kørelæreres Landsforbund, De Danske Bilimportører,

Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Kommunernes Landsforening, Københavns Aktive Taxiforening, Sammenslutningen af Københavns Taxi, Specialarbejderforbundet i Danmark, Storkøbenhavns Taxinævn og Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiversammenslutning.

Følgende organisationer har bemærkninger til direktivforslaget:

De Danske Bilimportører udtrykker ønske om, at pligt til at anvende sikkerhedsseler udelukkende skal vedrøre køretøjer udstyret med seler. Dette for at imødegå et u hensigtsmæssigt krav om eftermontering. Derudover ønsker DDB, at reglerne skal være klare og letforståelige. Endelig anfører DDB, at bestemmelserne i direktivet bør tage højde for, at der i andre dele af verden kan anvendes bestemmelser, der er tilsvarende sikre men ikke i fuldstændig sammenfald med EU-bestemmelserne og at disse systemer bør kunne anvendes i medlemslandene.

Sammenslutningen Københavns Taxa anfører, at hvis reglerne for taxichaufførers brug af sikkerhedsseler, når der befinder sig kunder i taxien, ændres, vil dette indebære en ikke uvæsentlig forringelse af sikkerheden for chaufføren.

Danmarks Transportforskning anfører, at forslaget formentlig vil medføre øget brug af udstyr tilpasset børns højde og vægt. DTF anbefaler, at den advarsel, der i dag skal være i passagersiden i biler med airbag og på bagudvendte barnestole gøres mere iøjnefaldende.

Dansk Transport og Logistik kan som udgangspunkt støtte Kommissionens forslag vedrørende godskøretøjer. DTL finder det dog afgørende, at der i direktivet tages højde for nationale afvigelser med hensyn til kørselsmønstre i erhvervstrafikken (f.eks. renovationskørsel og citydistribution).

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget vil kræve en ændring af færdselslovens § 80, stk. 2, for så vidt angår børn fra 3-12 år. Derudover vil forslaget kræve en ændring af Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v. vedrørende børn mellem 3 og 12 år samt opfyldelse af den tekniske standard ECE-regulativ 44.03.

Forbudet mod anvendelse af bagudvendt barnestol i kombination med airbag vil ligeledes kræve ændring af den nævnte bekendtgørelse.

Pligten til at anvende sikkerhedsseler i alle køretøjer giver ikke anledning til lovgivningsmæssige ændringer.

Forslaget har ikke statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes at ville mindske antallet af hårdt kvæstede børn i køretøjer i forbindelse med uheld. I 1999 døde 19 børn i alderen 0-14 år i personbiler i forbindelse med færdselsuheld. Tilsvarende kom ca. 300 til skade.

Direktivforslaget vil medføre en mindre økonomisk byrde for de forældre til børn mellem 3 og 12 år (indtil 36 kg), der ikke er i besiddelse af særligt tilpasset sikkerhedsudstyr til deres børn.

Den økonomiske byrde er ikke mulig at opgøre, idet det ikke vides, i hvor høj grad de pågældende forældre allerede er i besiddelse af det pågældende sikkerhedsudstyr til deres børn.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Medlemsstaternes forskellige fortolkninger af direktiv 91/671/EØF medfører problemer i trafikken indenfor Fællesskabet. På denne baggrund anfører Kommissionen, at direktivforslaget anses for at være det bedste mål for at opnå øget trafiksikkerhed, samtidig med, at det fremmer harmoniserede juridisk bindende regler for al passagerbefordring.

7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været nævnt i Folketingets Europaudvalg. Grundnotat er oversendt til udvalget den 6. februar 2001 og supplerende grundnotat er oversendt til udvalget den 9. marts 2001.

Dagsordenspunkt 13. Kommissionens henstilling af 17. januar 2001 om den maksimale alkoholkoncentration i blodet (AKB) for førere af motorkøretøjer. K (2000) 4397.

Nyt notat

1. Baggrund og indhold.

I 1988 fremsatte Kommissionen et forslag til direktiv om harmoniserede AKB-grænser. (AKB står for alkoholkoncentration i blodet).

Formålet med forslaget var at fastsætte en maksimal AKB-grænse på 0,5 mg/ml i hele Fællesskabet. Forslaget blev ikke vedtaget på grund af nogle medlemsstaters modstand med henvisning til nærhedsprincippet. Kommissionen har på nærværende tidspunkt ikke til hensigt at trække direktivforslaget tilbage, idet medlemsstaterne måske måtte ønske at genaktivere det på baggrund af nærværende henstilling.

I april 1997 vedtog Kommissionen et program med foranstaltninger til forbedring af færdselsikkerheden. Programmet omfattede en specifik henvisning til effektiviteten ved at nedsætte indtagelse af alkohol og spirituskørsel som middel til at nedsætte antallet af ulykker og skader.

Den 17. marts 2000 blev der vedtaget endnu en meddelelse, som indeholder en fornyet vurdering af prioriteterne i EU vedrørende bedre trafiksikkerhed. I dokumentet fastslås, at spirituskørsel er et af hovedproblemerne i forbindelse med trafiksikkerhed.

Kommissionen skønner, at der hvert år stadig dør mindst 10.000 trafikanter i trafikulykker, hvor spirituskørsel er involveret.

Kommissionen finder, at den vigtigste fordel ved en ensartet lovfastsat maksimal AKB-grænse er, at en sådan grænse giver førere af passager- og godskøretøjer en klarere og tydeligere besked om, at det over en vis grænse er farligt at blande alkohol og bilkørsel.

Det er Kommissionens opfattelse, at en fuldstændig adskillelse mellem spiritus og bilkørsel vil medføre en betydelig nedgang i antallet af trafikuheld og især i antallet af dræbte ved trafikulykker. Kommissionen finder derfor, at der logisk set burde sættes en lovfastsat grænse for alkoholkoncentrationen i blodet på 0, hvilket i praksis betyder en måling af alkohol koncentrationen i blodet på mellem 0,1 mg/ml og 0,2 mg/ml, afhængig af hvilken tolerance, der er tilladt.

Kommissionen har dog erkendt, at uden offentlighedens accept og en troværdig håndhævelse, vil en fastsættelse af en for lav promillegrænse ikke blive effektiv.

Kommissionen finder derfor, at den maksimale lovfastsatte grænse for alkoholkoncentrationen i blodet, der anbefales inden for EU, bør være på 0,5 mg/ml.

Derudover finder Kommissionen, at der er et behov for en endnu lavere maksimal promillegrænse for specifikke trafikantgrupper.

Kommissionen finder således, at uerfarne (hovedsageligt unge) førere i et forholdsmæssigt stort tal involveres i ulykker forårsaget af spirituskørsel. Kommissionen finder derfor, at en lavere promillegrænse på 0,2 mg/ml er velegnet, mens bilisterne lærer at køre eller kun har haft et fuldgældigt kørekort i mindre end to år.

Førere af 2-hjulede motorkøretøjer har statistisk en langt større risiko for at blive dræbt eller alvorligt kvæstet i trafikulykker. Aldersprofilen for førere af disse køretøjer er endvidere relativt lav i EU. Kommissionen finder derfor, at den relativt højere risiko for at blive indblandet i trafikulykker for denne gruppe trafikanter, bør afspejles i en lavere maksimal promillegrænse på 0,2 mg/ml for førere af 2-hjulede motorkøretøjer og anbefaler, at medlemsstaterne vedtager denne grænse.

EU's statistikker viser, at uheld med dødelig udgang, som involverer tunge godskøretøjer (over 3,5 t TV) og busser (over 8 passagersæder), udgør ca. 18 % af alle uheld med dødelig udgang i EU.

Kommissionen finder derfor på baggrund af væksten i Fællesskabets gods- og buspassagertrafik i det seneste tiår, at det er passende at indføre en ensartet maksimal promillegrænse på 0,2 mg/ml for alle førere af tunge godskøretøjer og busser, og Kommissionen anbefaler, at medlemsstaterne vedtager denne grænse.

Der er ingen oplysninger, der indikerer, at køretøjer, der medfører farligt gods, har større sandsynlighed for at blive involveret i en trafikulykke, end køretøjer, der ikke medfører farligt gods. Da ulykker, der omfatter køretøjer, der medfører farligt gods, er potentielt meget farlige finder Kommissionen, at en lavere maksimal promillegrænse på 0,2 mg/ml vil være passende for førere af køretøjer, der medfører farligt gods, og anbefaler derfor, at der sættes en sådan grænse.

Kommissionen understreger, at indførelse af lavere maksimale promillegrænser kræver flere ressourcer til politiet til kontrol heraf.

Kommissionen henviser til, at der med stor fordel kan investeres i kontrolprogrammer, som f.eks. stikprøver af udåndingsluften. Kommissionen oplyser, at der pt. arbejdes på et direktiv om måleinstrumenter, som, hvis det vedtages, kan harmonisere kravene til målenøjagtigheden for evidensudstyr til måling af udåndingsluften i EU. Kommissionen anbefaler, at der indføres prøver af udåndingsluften for at afskrække førere fra at drikke, så hver fører har en realistisk statistisk mulighed for at blive prøvet efter den til enhver tid gældende standard for bedste praksis mindst en gang hver tredje år.

Endvidere peger Kommissionen på behovet for en forøget udveksling af information om statistik.

Endelig nævner Kommissionen, at der foreligger et stort behov for yderligere forskning om problemerne ved manglende køreevne som følge af illegal eller lovlig narkotika og herunder en kombination med dette og alkohol. Dette emne er derfor ikke omfattet af henstillingen.

Med henblik på vedtagelse på transportministerrådsmødet den 4.-5. april 2001 har formandskabet fremlagt et udkast til rådskonklusioner vedrørende Kommissionens henstilling.

I resolutionsudkastet noteres Kommissionens henstilling og medlemsstaterne tilskyndes til omhyggeligt at overveje de foranstaltninger, der er nævnt i henstillingen, og især gøre kontrollen mere effektiv. Medlemsstaterne tilskyndes endvidere til at fremlægge og koordinere anvendelsen af data om alle alkoholrelaterede færdselsulykker og om prøver, der er gennemført for at afsløre ulovlige alkoholkoncentrationer i blodet på førere.

På dette grundlag opfordres Kommissionen i resolutionsudkastet til

- at fortsætte og fremskynde arbejdet med problemet med spirituskørsel
- at overvåge og evaluere virkningerne af Kommissionens henstilling over en treårig periode, herunder navnlig af henstillingens forslag vedrørende den maksimale lovlige alkoholkoncentration i blodet, og eventuelt fremsætte forslag til nye forskrifter herom
- at fortsætte sin evaluering af det trafikikkerhedsmæssige problem, der opstår som følge af den øgede brug af narkotika og lægemidler, under særligt hensyn til forbindelsen mellem forbrugets omfang og ulykkesrisikoen, og løbende vurdere den bedste praksis for påvisning af manglende evne til at føre motorkøretøj som følge af lovlig eller ulovlig medicin og narkotika
- at fremskynde udarbejdelsen af et direktivforslag om måleinstrumenter med henblik på at harmonisere pålideligheden af testapparatur til måling af alkohol i udåndingsluften.

2. Gældende dansk ret.

I Danmark gennemførtes en promillegrænse på 0,5 ved lov nr. 73 af 4. februar 1998. Loven trådte i kraft den 1. marts 1998. Der er ikke fastsat regler om lavere promillegrænser for specifikke trafikantgrupper.

I Danmark blev der ved lov nr. 468 af 10. juni 1997 åbnet mulighed for at benytte evidensudstyr til måling af udåndingsluften. Disse bestemmelser er endnu ikke trådt i kraft, idet det stadig overvejes, hvorledes evidensudstyret bedst vil kunne anvendes i Danmark.

3. Høring

Kommissionens henstilling har været sendt i høring hos følgende organisationer m.v.:

Danske Busvognmænd, Dansk Transport og Logistik, Danmarks TransportForskning, Forenede Danske Motorejere, Rådet for Større Færdselssikkerhed, og Specialarbejderforbundet i Danmark.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder, at henstillingen er et godt initiativ til forøgelse af færdselssikkerheden.

DTL oplyser endvidere, at alkohol for lastbilchaufførers vedkommende ikke er forenelig med denne form for beskæftigelse, samt at mange vognmandsvirksomheder allerede i dag har indført regler om, at chaufførerne ikke må indtage alkohol, hverken før eller under udførelsen af deres arbejde.

Danmarks TransportForskning (DTF) oplyser, at DTF fuldt ud tilslutter sig henstillingen. DTF understreger, at der fra DTF's side særligt lægges vægt på afsnittet om, at forskningsresultater peger på en maksimal grænse for alkoholkoncentration i blodet på 0,5 mg/ml, afsnittet vedrørende kumulative virkninger af forskellige forebyggende indsatser, afsnittet vedrørende det nødvendige i at øge politikontrollen i forbindelse med sænkning af promillegrænsen samt afsnittet vedrørende brug af alkoholkoncentration i udåndingsprøver, der betyder, at politikontrollen kan udvides uden at ressourcerne hertil forøges.

DTF understreger, at det er væsentligt i forbindelse med indførelse af udåndingsluft som bevismateriale, at fastsætte, hvilke omregningsfaktor, der i det pågældende land skal gælde mellem alkoholkoncentrationen i blod og i udåndingsluften, idet der skal lovgives om begge alkoholkoncentrationer.

Forenede Danske Motorejere tilslutter sig henstillingen og noterer sig, at der ikke er begrænsninger til nationalt at fastsætte evt. lavere grænser for særlige grupper af førere.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har ingen bemærkninger til henstillingen, idet promillegrænsen på 0,5 allerede er grænsen i Danmark. Rådet finder, at forslaget om en grænse på 0,2 for unge førere bør indgå i en helhedsvurdering om unges trafiksikkerhed.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Da Danmark allerede har en promillegrænse på 0,5 i færdselsloven vil denne del af henstillingen ikke kunne medføre lovgivningsmæssige konsekvenser. Hvis der skal indføres endnu lavere promillegrænser for specifikke trafikantgrupper, vil det kræve ændring af færdselsloven.

Hvis bestemmelserne om indførelse af evidensudstyr til måling af alkoholkoncentrationen i udåndingsluften skal træde i kraft, vil det medføre udgifter til indkøb af udstyr, undervisning af politiet i brug af udstyret samt information til borgerne om indførelsen.

Forslaget vurderes ikke at have øvrige statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Henstillingen forventes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen anbefaler i henstillingen, at alle medlemsstater vedtager en øvre grænse på 0,5 g/ml og bevæger sig henimod endnu lavere grænser af hensyn til forbedring af trafiksikkerhe-

den, men tilkendegiver samtidig, at det tilkommer de nationale myndigheder at vælge, hvor grænsen for alkoholkoncentrationen i blodet skal ligge, og hvorledes den skal håndhæves samt hvilke straffe der idømmes.

7. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været nævnt i Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 14. Forslag direktiv om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet. KOM(2000) 137.

Nyt notat.

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget er fremsat under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særligt artikel 71, og vedtages efter proceduren i traktatens artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

De gældende største tilladte længder i Fællesskabet for alle køretøjer og køretøjskombinationer er fastlagt i direktiv 96/53/EF. For busser fastsætter direktivet dog kun største tilladte længder, som garanterer fri bevægelighed for international transport. Direktiv 96/53/EF garanterer dermed kun, at der er fri bevægelighed for almindelige busser op til 12 m længde og ledbusser op til 18 m længde, hvis de anvendes til international transport.

Som følge heraf findes der vidt forskellige nationale love, som finder anvendelse på national bustrafik. Formålet med direktivforslaget er at garantere fri bevægelighed ved at tillade anvendelse af almindelige busser på op til 15 m længde i hele Fællesskabet. Mht. skibokse er det i direktivforslaget fastlagt, at busser kan anvende skibokse i hele Fællesskabet, forudsat at den samlede længde af bus og monteret skiboks ikke overstiger 15 m.

Direktivforslaget indeholder forslag om, at 15 m busserne skal overholde samme bestemmelser vedrørende svingbælte og bagendeudsving ved udkørsel fra stoppested som p.t. er gældende for 18 m ledbusser.

Under drøftelserne i Rådets transportarbejdsgruppe, er der imidlertid sket en udvidelse af forslaget.

Denne udvidelse omfatter forslag om en forøgelse af den tilladte totallængde på ledbusser til 18,75 m, mod de nuværende 18 m og indførelse af en maksimal længde på 13,50 m for busser med 2 aksler. Endvidere har Frankrig foreslået, at art. 4, stk. 4 ændres således at der bliver mulighed for at dispensere for kørsel i national transport – mod tidligere kun i national gods-transport – med køretøjer, der overskrider de harmoniserede dimensioner, når kørslen ikke påvirker den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig. Den foreslåede lempelse i art 4, stk. 4 vil medføre, at ikke alene længden, men også bredde, vendecirkelkrav, lادلængde og en række andre dimensioner kan fraviges. Da bestemmelsen blev indsat i direktivet, var hensigten at Sverige og Finland, som på daværende tidspunkt ikke var medlemsstater, skulle tillades kørsel med deres meget lange vogntog til tømmertransport. Medlemslandene gav på daværende tidspunkt udtryk for, at man ikke selv ville bruge dispensationsmuligheden.

Tyskland har fremlagt forslag om, at målemetoden for bagendeudsving ændres således, at man anvender ECE 36-normen med et tilladt bagendeudsving på 60 cm. Dette vil i forhold til

den gældende målemetode, hvor det tilladte bagendeudsving er 1,2 m, i praksis betyde indførelse af et bagendeudsving på 1,6 m.

2. Gældende dansk ret

Den maksimalt tilladte længde for almindelige busser er 13,7 m. For ledbusser er den maksimalt tilladte længde 18 m. Anvendelse af almindelige busser med længde over 12 m til lokal eller regional rutekørsel kræver forudgående tilladelse fra vejbestyrelsen.

3. Høring

Der er foretaget en høring af de berørte organisationer m.v.:

Amtsrådsforeningen, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, De Danske Bilimportører, Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser, Forbrugerrådet, FDM, Foreningen af Politimestre i Danmark, HT, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Specialarbejderforbundet i Danmark.

Følgende har bemærkninger til forslaget:

Amtsrådsforeningen anfører, at for vejbestyrelserne vil indførelse af 15 m busser og deres større udsving uden nogen tilladelsesordning medføre udgiftskrævende ombygninger m.v. af buslommer, busterminaler, snævre byggenemfarter, rundkørsler og kryds. For den kollektive trafik kan 15 m busser have fordele for busser i rutetrafik, hvor busstørrelsen kan udskyde indsættelse af dubleringsbus. Desuden kan der indføres lav bagperron (handicapvenlighed m.v.) uden reduktion af siddepladsantallet. Amtsrådsforeningen fremhæver bekendtgørelse nr. 377 af 2. juni 1997 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, hvorefter vejbestyrelsen i hvert enkelt tilfælde skal give tilladelse til rutekørsel med andre busser end almindelige 12 m busser med maksimalt 0,8 m bagendeudsving. Lange busser i turistfart bliver lovlige som følge af direktivforslaget. De er ikke omfattet af tilladelsesordningen og kan blive et problem, hvor pladsforholdene er meget snævre. Såfremt direktivet fremmes, lægger Amtsrådsforeningen vægt på, at den nuværende tilladelsesordning for busser i lokal eller regional rutekørsel videreføres for busser, der er længere end 12 m.

Danmarks Automobilforhandler Forening har ingen bemærkninger til det aktuelle direktivforslag, men DAF foreslår, at den danske regel om at overhænget bagtil ikke må overstige 65% af akselafstanden tages op til revision.

Dansk Cyklist Forbund anfører, at det må forventes, at udsvinget med såvel forenden som bagenden af bussen vil blive øget ved vendinger i takt med den øgede længde. Dette understreger, som anført i bemærkningerne til forslaget, at der bør lægges særlig vægt på sikkerheden for de bløde trafikanter. Dansk Cyklist Forbund anfører derfor betimeligheden af, at det i forbindelse med forslagets gennemførelse og iværksættelse indskærpes over for de lokale myndigheder, at det lokale vejnet gennemgås med henblik på at sætte begrænsninger for særligt lange eller tunge køretøjer.

Danske Busvognmænd ønsker, at Danmark arbejder intenst på at få vedtaget forslaget i sin nuværende form. Danske Busvognmænd er af den opfattelse, at forslagets nuværende ordlyd netop imødekommer de tekniske indvendinger, der tidligere har været fremsat fra dansk side. Så vidt Danske Busvognmænd er orienteret, har kørsel med 13,7 m busser ikke givet anledning til problemer, heller ikke vedrørende venderadier og bagendeudsving. Det vil for Danske Busvognmænd være særdeles kærkomment, om der i hele EU bliver fastsat en fælles norm for bussers længde på 15 m. En sådan norm vil udelukke al diskussion om ulige konkurrenceforhold. Danske Busvognmænd er i dag vidende om, at svenske vognmænd udfører ikke bare transitkørsel gennem Danmark med 15 m busser, men også foretager opsamling af danske rejsende, der skal sydpå. Dette er konkurrencemæssigt helt uacceptabelt, og Danske Busvognmænd hilser derfor en fælles norm på 15 m velkommen.

Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser fremhæver, at den gældende danske bestemmelse om at almindelige bussers længde ikke må overstige 13,7 m har en negativ indflydelse på danske busselskabers konkurrenceevne i forhold til især Tyskland, hvor en maksimal længde på 15 m tillades i dag. Der kan medtages flere passagerer i en 15 m bus end i en 13,7 m bus, hvilket har stor indflydelse på busselskabernes økonomi. Efter Foreningen Danske Ekspresbussers mening er direktivforslagets krav om mindst tre aksler for at længden kan overstige 12 m unødigt restriktiv, idet det er muligt at fremstille busser på over 12 meters længde, uden at det højst tilladte akseltryk overskrides.

Forbrugerrådet er enig i, at der kan være behov for ensartede regler på dette område af hensyn til det generelle sikkerhedsniveau og under hensyn til den fri bevægelighed i det indre marked. Imidlertid er der det særlige hensyn til de såkaldte "bløde trafikanter", som bør overvejes. Busser på op til 15 meters længde har større bagendeudsving end kortere busser, og derfor udgør de en større sikkerhedsrisiko, når de skal manøvrere rundt i de mindre gader i f.eks. bykerner. Derfor hæfter Forbrugerrådet sig ved, at direktivforslaget ligger indenfor de krav til svingbælte og bagendeudsving, som er fastsat i de gældende danske regler.

HT har søgt om tilladelse til kørsel med 15 m busser siden 1993 og udtrykker derfor glæde over, at der nu åbnes mulighed for indsættelse af disse bustyper. HT anfører, at direktivforslagets krav om at busser på over 12 m altid skal have mere end to aksler vil mindske busproducenternes incitament til at udvikle lettere og dermed mere brændstoføkonomiske busser. Desuden giver en ekstra aksel to ekstra hjulkasser, hvilket i mange tilfælde forringer kvaliteten af passagerkabinen.

Kommunernes Landsforening ser ingen kommunale fordele ved at tillade øgede dimensioner på busser, idet det efter KL's opfattelse vil forringe færdselssikkerheden og øge slitage på vejene.

Københavns Kommune har vanskeligt ved at se, hvorledes indførelsen af 15 m busser kan ske uden at der samtidig skal foretages større investeringer i ændrede stoppesteder, vognbaneforløb, hjørneafrundinger m.v. Mange steder vil ændringer af vognbaneforløb og hjørneafrundinger slet ikke kunne lade sig gøre som følge af de i forvejen trange forhold i en storby. Københavns Kommune fremhæver endvidere, at de 13,7 m busser, der tillades efter de nugældende regler (efter tilladelse fra vejbestyrelsen), i pressede udkørsler fra stoppesteder har et betragteligt fejeareal, som kan give sikkerhedsproblemer for ventende passagerer.

SID anfører, at forbundet støtter direktivforslagets bestemmelser om 15 meters maksimal længde, mindst 3 aksler på 15 m busser, og reglen om at en eventuel skiboks skal medregnes i bussens længde.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring men vil kræve ændring af Færdselsstyrelsens bekendtgørelse af 13. marts 2000 om detailforskrifter for køretøjer samt ændring af Justitsministeriets bekendtgørelse af 24. juni 1992 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.

Idet de nationale regler om at vejbestyrelserne skal tillade rutekørsel med busser over 12 m opretholdes, vil der ikke være statsfinansielle konsekvenser for rutebusser.

For turistbusser vil der heller ikke være statsfinansielle konsekvenser, idet direktivet ikke forpligter Danmark til at ændre infrastrukturen, således at lange busser kan køre overalt.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

15 m busserne vil især på ruter med mange rejsende kunne medføre reducerede driftsomkostninger, idet 15 m busserne har større passagerkapacitet end 13,7 m busserne og dermed vil kunne udskyde indsættelse af dubleringsbus. Den gældende danske grænse på 13,7 m har negativ indflydelse på danske busselskabers konkurrenceevne i forhold til især Tyskland og Sverige, hvor kørsel med 15 m busser tillades. Forslaget vil således gavne de danske busselskabers konkurrenceevne i forhold til udlandet.

Såfremt der bliver vedtaget et større tilladt bagendeudsving end Kommissionens oprindelige forslag anført, vil det medføre en forringelse af færdselssikkerheden

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører i begrundelsen for forslaget, at etableringen af et grænseløst indre marked i Fællesskabet har medført et behov for harmoniserede regler for køretøjsdimensioner. Selv om der findes lovgivning på området i form af direktiv 96/53/EF, er dette ikke på nuværende tidspunkt nok til fuldt ud at harmonisere den største længde for stive busser i fællesskabet. Harmoniserede regler udjævner sikkerheds- og konkurrenceforholdene inden for bustransportsektoren og sikrer, at cabotage kan finde sted uden nationale forhindringer.

7. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Sagen blev nævnt på mødet i Folketingets Europaudvalg den 26. marts 1999 til orientering.

Der henvises til grundnotat af 8. oktober 1997 og supplerende grundnotat af 4. december 1997 samt grundnotat af 23. maj 2000 og supplerende grundnotat af 20. juli 2000.