

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget  
(Alm. del - bilag 1406)  
transportministerråd  
(Offentligt)

---

TRU, Alm. del - bilag 1186 (Løbenr. 25084)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres  
stedfortrædere

BilagJournalnummer

Kontor

1 400.C.2-0

EU-sekr.

23. september 1999

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 1. oktober 1999 - dagsordenspunkt rådsmøde (transportministre) den 6. oktober 1999 - fremsendes vedlagt Trafikministeriets notat over de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

TRAFIKMINISTERIET J.nr. 121-20  
3. Kontor september 1999  
MIC/MCN

Rådsmøde (Transport) den 6. oktober

Aktuelt notat

1. Rapport til det Europæiske Råd i Helsinki vedrørende strategien for integration af miljøet og bæredygtig mobilitet i transportpolitikken.
2. GALILEO (Satellitnavigationssystem). Forhandlingsdirektiv om Kommissionens drøftelser med USA og Rusland, Kom(99) 54.
3. Jernbaneinfrastrukturpakken
  - Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440 EØF om udviklingen af fælleskabets jernbaner
  - Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/18 EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomhed

- Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter samt sikkerhedscertificering, Kom (98) 480.

4. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører, Kom (98) 662.
5. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv vedrørende et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger (weekend-bans), Kom(98) 115.
6. Støj fra flyvemaskiner: Perspektiver på kort og lang sigt.

TRAFIKMINISTERIET J.nr. 121-20

3. kontor September 1999

MIC/MCN/GT

Rådsmøde (Transport) den 6. oktober

Indholdsfortegnelse

Side

1. Rapport til det Europæiske Råd i Helsinki vedrørende strategien for integration af miljøet og bæredygtig mobilitet i transportpolitikken. 3
2. GALILEO (Satellitnavigationssystem). Forhandlingsdirektiv om Kommissionens drøftelser med USA og Rusland, Kom(99) 54. 9
3. Jernbaneinfrastrukturpakken Kom (98) 480. 12

4. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om tilrettelæggelse af

arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige

chauffører, Kom (98) 662. 12

5. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv vedrørende et gennem-

sigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i

international transport på bestemte vejstrækninger (weekend-bans)

Kom (98) 115. 13

6. Støj fra flyvemaskiner: Perspektiver på kort og lang sigt. 15

Dagsordenspunkt 1

Rapport til Det Europæiske Råd i Helsinki vedrørende strategien for integrering af miljømiljøet og bæredygtig mobilitet i transportpolitikken

-

-

(nyt notat)

1. Baggrund og indhold

-

Formandskabet fremlagde i juli 1999 et udkast til Rådsstrategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling i EU's transportpolitik.

Det europæiske Råd opfordrede på sit møde i Wien den 11.-12. december 1998 transportministerrådet til at udvikle en omfattende strategi med en tidsplan for videre foranstaltninger og indikatorer, som kan præsenteres på mødet i det Europæiske Råd i Helsinki i december 1999. Det Europæiske Råd bad på sit møde i Köln den 3.-4. juni 1999 transportministerrådet om at lægge særlig vægt på klimaproblemerne, og så et særligt behov for at fastlægge forudsætningerne for mindre emissionskrævende og mere miljøvenlige transportsystemer.

På et fælles Rådsmøde for Miljø og Transportministre den 17. juni 1998 blev man enige om en ramme for en Rådsstrategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling. Også på Kommissions-niveau har der været igangsat en række tiltag inden for området miljø og transport.

Den stadig stigende vej- og lufttrafik har store miljømæssige indvirkninger. Ud fra de gældende forudsætninger kan der forudses en stigning i vejtrafikken på 30-40% de næste 10-12 år og en fordobling af lufttrafikken. I forslaget til Rådsstrategi findes det vigtigt at analysere forholdet mellem transport og skatter, afgifter og tilskud, mellem transport og industriproduktion, mellem transport og turisme og mellem transport og forbrug og livstilmønstre.

I forslaget anerkender Rådet, at situationen varierer meget mellem de forskellige regioner i Fællesskabet, og der er derfor et behov for differentierede indsatser. Samtidigt peges på behovet for en global og koordineret indsats på både nationalt, regionalt og lokalt niveau.

Rådet udtrykker i følge forslaget den overbevisning, at det er nødvendigt at tage miljømæssige hensyn herunder til klimaændringer, brug af energi m.m., når man formulerer en fremtidig transportpolitik, ligesom det er vigtigt at sikre, at økonomisk vækst kan fortsætte uden at dette nødvendigvis ledsages af trafikvækst.

Rådet anerkender efter forslaget, at der allerede nu på fællesskabsniveau er truffet forskellige foranstaltninger med henblik på at analysere omkostningseffektive strategier til at hindre trafikvækst og miljøpåvirkninger. F.eks. er der vedtaget fælles og koordinerede regler på CO<sub>2</sub>-området vedrørende ozonkoncentrationer og om luft og vandkvalitet.

Rådet anerkender også, at både Fællesskabet og medlemsstaterne på transportområdet har opnået gode fremskridt, f.eks. med Eurovignette-direktivet vedrørende afgifter på tunge lastbiler, med aftalen med Schweiz om transitkørsel og afgifter på jernbanetransport, med eco-point systemet for transit gennem Østrig, som favoriserer renere og mindre støjende lastvogne, med regler om syn af motorkøretøj og emission m.m..

Specielt hvad angår CO<sub>2</sub> emissioner fremhæves den frivillige aftale med den europæiske bilindustri om at reducere CO<sub>2</sub>-emissionerne med 25% i løbet af 10 år samt at opnå et gennemsnitligt niveau på 140 g/km for nye passagerbiler inden 2008.

Ifølge udkastet er der et presserende behov for yderligere indsatser på CO<sub>2</sub>-området i relation til vej- og lufttransport, inden for støjområdet og emissioner fra luftfartøjer samt i relation til den store vækst i vejtransporten.

Rådet understreger derfor ifølge udkastet behovet for nødvendige indsatser på fællesskabsniveau ved rimelige og effektive infrastrukturafgifter, fremme af mindre miljøskadende transportmidler, støtte til benyttelse af miljøvenlige og kombinerede transportmidler, såsom søtransport, jernbanetransport og offentlig transport, udformning af Trans-Europæiske Net (TEN) for at fremme offentlig transport, og udvidelse af højhastighedstognettet. De lande, som har ansøgt om optagelse i Fællesskabet, skal desuden følge og udvikle systemer i overensstemmelse med Fællesskabets miljømæssige krav på transportområdet, ligesom der skal forskes i alternativ teknologi med henblik på at mindske CO<sub>2</sub>, andre emissioner og støj.

Medlemsstaterne opfordres derfor til at tage disse betragtninger ind i deres bestræbelser for at fremme en bæredygtig udvikling på transportområdet, samt til at lægge disse til grund i forhandlinger i internationale organisationer, som vedrører transport såsom ECE, IMO og ICAO.

Rådet opfordrer efter udkastet Kommissionen til bl.a. at fremlægge en rapport om lufttransport og miljøet i løbet af 1999, at aflægge en rapport om fremskridt inden for kombineret transport i løbet af 1999 og til at fortsætte med at arbejde på en fair og effektiv prisfastsættelse på infrastruktur med henblik på at komme et forslag herom inden medio år 2000, at komme med en "Supply Chain Management"-rapport i løbet af år 2000, at fortsætte det fælles arbejde om integrationstrategier med henblik på at udarbejde et forslag til en fællesskabsstrategi inden udgangen af år 2000, at tage miljøet med i overvejelserne om ændringsforslag af forordning 1107/70 om støtte til jernbane-, vej og indvandetransport, at anvende "Strategic Environmental Assessment" (SEA) inden for TEN m.m.

Rådet opfordrer endvidere Kommissionen til inden udgangen af år 2000 - i forbindelse med SEA og med tanke på behovet for tilstrækkelig økonomisk støtte - til at færdiggøre sit arbejde med at etablere et dataindikationssystem og at videreudvikle et overvågnings- og informationssystem til belysning af forholdet mellem transport og miljø.

Som korttidsarbejdsplan vil Rådet efter udkastet fortsætte med at implementere konklusionerne fra Kyoto-protokollen inden år 2001, og vil specielt i perioden 1999-2001 på basis af forslag fra Kommissionen opnå yderlige fremskrift inden for

- fair og effektiv prissætning på brug af infrastruktur
- revitalisering af jernbanetransporten
- fremme af multimodal godstransport
- øget anvendelse af søtransport
- undersøgelse af forhindringer for udvikling af short sea shipping og
- undersøgelse af økonomiske incitamenter til at mindske lufttransportens påvirkning af miljøet.

## **2. Høring**

Formandskabets første udkast til rapporten har været i høring hos følgende organisationer m.v.:

Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Transportrådet, Erhvervenes Transportudvalg, SID, Forbrugerrådet, International Transport Danmark, Sammenslutningen af Danske havne, NOAH-trafik, Danmarks Naturfredningsforening, DSB og Danmarks Rederiforening.

Følgende har haft bemærkninger:

Danske Speditører bemærker generelt, at lastbiler i den seneste årrække rent teknologisk har undergået langt større miljømæssige forbedringer end tog og skibe. Yderligere bemærkes, at de infrastrukturelle forhold i Europa medfører betydelige vanskeligheder på jernbanesiden. De traceér, som de enkelte nationale skinneoperatører udbyder, er langt fra tilstrækkelige for en gnidningsfri gennemførelse af grænseoverskridende transporter. Tilsvarende gælder for søtransporter, at det ikke generelt vil være økonomisk hensigtsmæssigt at overføre større mængder gods fra vej til skib, idet dette vil medføre betydelige for- og eftertransporter ad landevej. Danske Speditører vil understøtte rapportens tiltag, men det er imidlertid vigtigt også at se på de økonomiske konsekvenser af ændrede transportformer, idet omkostningerne til ændringer i almindelighed ikke skal bæres af samfundet selv, men specifikt af den enkelte forbruger.

International Transport Danmark er overordnet enig i formandskabets analyse af situationen, men fremhæver, at det er vigtigt, at drøftelserne om den fremtidige fælles transportpolitik ikke kun baseres på bæredygtighed i forhold til miljømæssige belastninger, da transport er livsnerven i den europæiske økonomi og en afgørende katalysator for hele erhvervslivets muligheder. Man ser det især som positivt, at Rådet opfordrer Kommissionen til, at udarbejde et papir om udviklingen inden for produktionsstyringsstrategier og betydningen af den stigende fokusering på hele forsyningskæden (Supply Chain Management) samt at fremme integrationen af de forskellige transportformer og udnytte transportsystemet bedre.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder, at rapportens fokusering på transportsystemer fremfor transportformer er yderst fornuftig. I forbindelse med faktorer, som skaber efterspørgslen efter transport, nævnes skatter, afgifter og subsidier, industriel produktion samt generelt forbrug og livstilsmonstre. Dette mener DTL ikke er dækkende for problemstillingen. Industriel produktion bør defineres bredere bl.a. som vareproduktions- og distributionsystemer, og desuden bør tilføjes lokalisering af boliger, arbejdspladser, produktionssteder, lagre, distributionscentre, detailhandel og transportkorridorer. For så vidt angår aftalen mellem EU og Schweiz fastslår DTL, at denne er et eksempel på nationale særforanstaltninger, der har til formål ikke at løse men at flytte problemet til andre lande. DTL hilser det velkommen, at Rådet ønsker en meddelelse fra Kommissionen om "Supply Chain Management", der som strategisk ledelsesværktøj i erhvervslivet har og vil få afgørende indflydelse på godstransporternes strukturering og gennemførelse.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) mener, at man bør fokusere på begrænsning af transportens miljøproblemer fremfor at begrænse samfundets transportarbejde og dermed mobiliteten. ETU kan på den generelle plan støtte de foreslåede foranstaltninger, men savner i artiklerne 17-21 en mere konkret udmøntning af de i artikel 15 B påpegede problemer for den intermodale transport - dels vedrørende standardisering og harmonisering og dels for så vidt angår den uensartede lovgivning omkring transportansvar, hvor der fortsat er forskelle mellem transportformerne.

Danmarks Rederiforening er ikke bekendt med i relation til punkt 10 g, at der skulle være sket en generel facilitering af nærskibsfarten, bortset fra de allerede tidligere gennemførte procedurer vedrørende transitgods og reglerne vedrørende

veterinærinspektion. Rederiforeningen kan umiddelbart ikke anerkende sætningen i paragraf 13 b, 3. pkt. "The different liability regimes governing the different modes of transport form also a problem in the use of intermodal freight transport and the issue should therefore be studied further. Man har ikke noget imod, at man studerer dette forhold, men dette bør ske for at afgøre "whether there is a problem".

Danmarks Naturfredningsforening finder ikke, at rapporten er vidtgående nok til at sikre en egentlig miljøintegration på linie med Kommissionens strategi "Integration gennem partnerskab" samt konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Cardiff, Wien og København. Danmarks Naturfredningsforening nævner desuden, at EU i Kyoto-protokollen har forpligtet sig til inden år 2010 at reducere CO<sub>2</sub>-emissionerne med mindst 8% i forhold til 1990-niveauet. Strukturelle ændringer i transportsektoren er en akut udfordring for EU, hvis det skal være muligt at leve op til dette mål, og de nuværende foranstaltninger er utilstrækkelige til at vende udviklingen. Rådet bør opstille en strategi, hvor der sikres et betydeligt bidrag fra transportsektoren til opfyldelse af klimaændringsmålene. Strategien skal indeholde kvantitative målsætninger for transportsektorens CO<sub>2</sub>-emissioner. Bl.a. vil det være nødvendigt at genåbne aftalen med bilindustrien om en 25% reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye biler i 2008, som ikke er ambitiøs nok. Danmarks Naturfredningsforening nævner desuden en række områder, hvor der kan foretages konkrete indsatser, f.eks. ved internalisering af de eksterne omkostninger, en prioritering af TEN-projekterne i relation til deres påvirkning af miljøet, ophævelse af flytrafikkens afgiftsfritagelse på brændstof, ophævelse af moms-fritagelse på flybilletter, introduktion af europæisk miljøafgift for flyrejser, vedtagelse af en støjpolitik for EU: antallet af borgere i EU, der belastes med et støjniveau over 65 dB halveres frem til 2010 og reduceres til 1/10 i 2030 m.v.. Danmarks Naturfredningsforening mener desuden, at Rådet i sin rapport til Helsinki-topmødet bør forpligte sig til at gennemføre institutionelle ændringer, som sikrer, at politiske aktører i trafiksektoren løbende forhandler deres målsætninger og politikker med miljøpolitiske aktører. Der bør desuden udnævnes en Kommissær for miljøintegration.

### **3. Lovgivningsmæssige-, statsfinansielle- og samfundsøkonomiske konsekvenser.**

Da der er tale om en rapport med strategiforslag for integration af miljø og bæredygtig udvikling i EU's transportpolitik, har denne ikke umiddelbart lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsmæssige konsekvenser, men når rapporten udmønter sig i konkrete forslag, vil disse have en række konsekvenser.

### **4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

-

Nærheds- og proportionalitetsprincippet omtales ikke i formandskabets strategi-udkast.

### **5. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg**

-

-

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## Dagsordenspunkt 2

### **GALILEO (satellitnavigationssystem), forhandlingsdirektiv om Kommissionens drøftelser med USA og Rusland, Kom (99) 54.**

(nyt notat)

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

Rådet (transportministre) vedtog den 17. juni 1999 en resolution om europæisk deltagelse i en ny generation af satellitnavigationstjenester - Galileo - definitionsfasen (EFT C221, 3.8.99 p.1). I resolutionen opfordrede Rådet Kommissionen til hurtigt at forelægge Rådet udkast til mandater baseret på strategiretningslinjer for samarbejde med henblik på forhandlinger i tæt samråd med medlemsstaterne for at undersøge alle muligheder for samarbejde og/eller fremtidig udvikling med USA og Den Russiske Føderation.

Kommissionen har på denne baggrund i juli 1999 forelagt Rådet udkast til de nævnte forhandlingsmandater, idet der er tale om en udmøntning af den nævnte rådsresolution. Forhandlingsmandaterne skal vedtages i form af en beslutning taget af Rådet og af repræsentanter for medlemsstaternes regeringer forsamlet i Rådet.

For så vidt angår en aftale med USA skal denne primært indeholde bestemmelser om:

- samarbejde vedrørende signaler og frekvenser med koordination af frekvensplanlægningen
- fælles koordination og implementering af en hensigtsmæssig koordination af sikkerhedssystemer
- samarbejde vedrørende erstatningsspørgsmål, som kan anvendes i relation til globale satellignavigationssystemer (GNSS) som helhed inden for eksisterende ansvarsregler
- etablering af en international styringsstruktur med henblik på at sikre Fællesskabet den størst mulige indflydelse på næste generation af GNSS til civilt brug.

Herudover skal aftalen bl.a. regulere spørgsmål om:

- koordination af funktionsmåde for Galileo og GPS (det eksisterende amerikanske GNSS-system) og fremtidige GNSS-systemer
- bilateralt samarbejde og multilateralt fremme af interoperabilitet mellem jord- og rumbaserede systemer
- samarbejde vedr. støtte til udvikling af radio-navigationsplanlægning
- konsultationer med henblik på at koordinere politikken vedr. betaling for brug af systemerne
- fremme af industrielt samarbejde
- ophavsrettigheder vedr. fælles udviklede systemer.

For så vidt angår en aftale med Den Russiske Føderation skal denne så vidt muligt indeholde følgende elementer vedr. navigation, positionering og timing ved hjælp af satellitter:

- videnskabeligt og teknisk samarbejde
- industrielt samarbejde
- internationalt samarbejde mellem Galileo og Glonass (det eksisterende russiske GNSS-system) operatører og systemudbydere
- samarbejde om udvikling, ejerskab, kontrol, operation og styring af den næste generation af GNSS til civilt brug.

Inden for denne ramme indeholder forhandlingsmandatet vedrørende en aftale med Den Russiske Føderation de samme elementer som det ovenfor i relation til USA beskrevne.

I det omfang der er blandet kompetence vedrørende de emner, der berøres under forhandlingerne, giver mandaterne Kommissionen kompetence til at forhandle både de spørgsmål, hvor der er eksklusiv fællesskabskompetence, og spørgsmål, hvor medlemsstaterne har beslutningskompetencen.

## **2. Høring**

Det er ikke fundet relevant at sende udkastene til forhandlingsmandater i høring.

## **3. Lovgivningsmæssige-, statsfinansielle- og samfundsøkonomiske konsekvenser**

De omhandlede udkast til forhandlingsmandater har ikke lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

## **4. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Nærheds- og proportionalitetsprincippet nævnes ikke i de forelagte udkast til forhandlingsmandater.

## **5. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg**

Galileo-sagen har været forelagt i Folketingets Europaudvalg til orientering den 26. marts 1999 og med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999.

Dagsordenspunkt 3

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomhed, Kom (98) 480.**

(nyt notat)

For så vidt angår jernbanepakken henvises til grundnotater af 12. og 13. november 1998 fremsendt til Europaudvalget den 18. november 1998 samt aktuelt notat af 18. marts 1999 og 3. juni 1999.

Der foreligger ikke nye dokumenter.

Sagen har sidst været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 26. marts 1999, jf. aktuelt notat tilsendt udvalget den 18. marts 1999, og med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999, jf. aktuelt notat tilsendt udvalget den 3. juni 1999.

#### Dagsordenspunkt 4

### **Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører (en del af Kom (98) 662).**

-

(nyt notat)

Der henvises til det aktuelle notat, som blev fremsendt forud for transportministerrådsmødet den 17. juni 1999.

I et forsøg på at bringe sagen videre har det finske formandskab den 7. september 1999 fremlagt et kompromisforslag i form af et arbejdsdokument, der er uændret i forhold til det kompromisforslag, der blev fremlagt af det tyske formandskab, bortset fra at det finske formandskab foreslår at lade selvstændige udgå helt af direktivets anvendelsesområde.

Sagen har været forelagt i Folketingets Europaudvalg til orientering den 26. marts 1999, jf. aktuelt notat tilsendt udvalget den 18. marts 1999, og med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999, jf. aktuelt notat tilsendt udvalget den 3. juni 1999.

#### Dagsordenspunkt 5

### **Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv vedrørende et gennemsig-tigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i inter-national transport på bestemte vejstrækninger (weekend-bans) KOM(98) 115**

(nyt notat)

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

Der henvises til grundnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 17. juli 1998.

Europa-Parlamentets udtalelse foreligger ikke.

Til brug for drøftelserne på Rådsmødet har det finske formandskab udarbejdet et dokument indeholdende de finske synspunkter på sagen. Disse er bl.a., at den nuværende situation - med store forskelle mellem medlemslandenes regler - i spørgsmålet om kørselsrestriktioner er forvirrende og er hverken i de enkelte medlemsstater eller i Fællesskabets interesse. Endvidere påpeges, at nogle af ansøgerlandene også har kørselsrestriktioner, der i visse tilfælde er skrappe end dem, der gælder i visse af de nuværende medlemslande.

Derfor er der efter finsk opfattelse behov for at foretage en vis regulering af kørselsrestriktionerne på EU-plan før udvidelsen finder sted. I modsat fald - anfører formandskabet - vil international vejtransport fremover blive meget besværlig. Formandskabet ønsker på Rådsmødet transportministrenes tilkendegivelse vedrørende tre spørgsmål.

Disse vedrører:

- (1) Hvorvidt det anses for hensigtsmæssigt, at medlemsstaterne indrapporterer kørselsrestriktioner til Kommissionen
- (2) Karakteristika vedrørende køretøjer/last - der kan pålægges restriktioner - skal dette harmoniseres



(3) Muligheden for at pålægge restriktioner på TEN-vejnetværk eller andre specielt definerede hovedvejsnetværk skal begrænses i forhold til andre veje. Hvis sidstnævnte besvares positivt, beder formandskabet yderligere om tidsangivelser vedrørende restriktioner.

## **2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.**

-  
Kommissionen anfører, at formålet med forslaget bl.a. er at fremme det indre markeds funktion, idet nationale eller lokale køreforbuds indvirkning på internationale transporter er meget betydelig. Der er derfor behov for en harmonisering af forbuddene på EF-niveau.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Dagsordenspunkt 6

### **Støj fra flyvemaskiner: perspektiver på kort og langt sigt**

(Nyt notat)

#### **Baggrund og indhold**

På rådsmøde (industri) den 29. april 1999 vedtoges Rådets forordning om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer civile subsoniske jetflyvemaskiner, som er blevet ombygget og omcertificeret, for at opfylde normerne i bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart tredje udgave (juli 1993).

Forordningen indebærer

1. Nyregistreringsforbud pr. 1. maj 2000 i de nationale registre af ombyggede fly, der efter hush-kit, opfylder de skærpede støjkrav til kapitel 3-fly.
2. Fly der allerede er optaget i en medlemsstats registre før 1. maj 2000 vil fortsat kunne påmonteres støjdæmpningsanordninger.
3. Omcertificerede fly, der er registreret i 3. land, må ikke operere i EU fra 1. april 2002 medmindre flyet er registreret i 3. land før den 1. maj 2000, og har opereret på Fællesskabets territorium før denne dato.

I forhold til Kommissionens forslag blev ikrafttrædelsesdatoen for forordningen således udskudt fra 1. april 1999 til 1. maj 2000.

Det udskudte ikrafttrædelsestidspunkt skete af hensyn til den fortsatte dialog med USA om et initiativ til ændring af reglerne på globalt niveau gennem ICAO-systemet.

Sagen har sidst været forelagt Folketingets Europaudvalg den 28. april 1999 med henblik på forhandlingsoplæg.